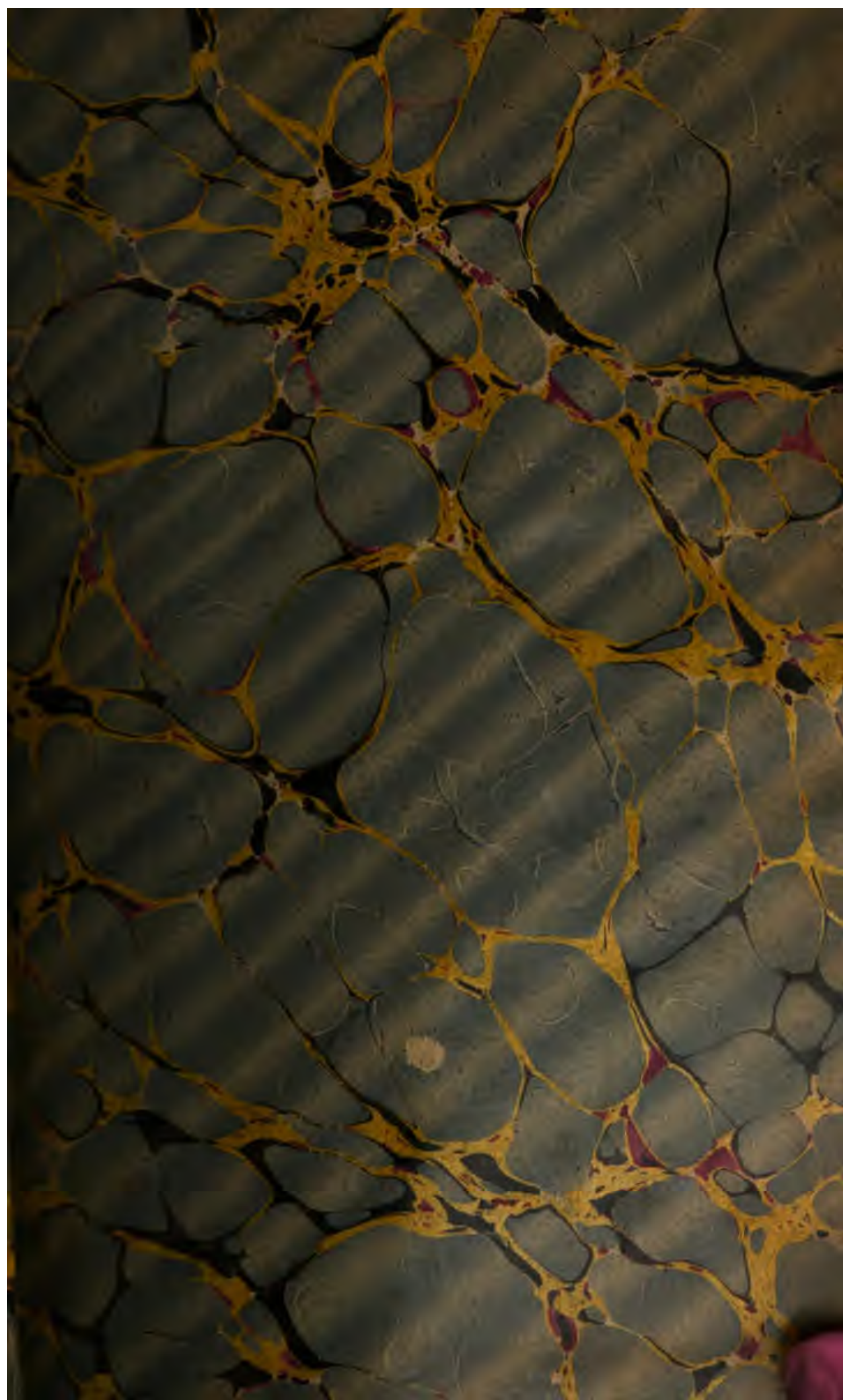

1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME X

1890

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME X

1890

PARIS

Vve Ch. DUNOD, ÉDITEUR

LIBRAIRE DES CORPS NATIONAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES
ET DES TÉLÉGRAPHES

49, Quai des Augustins, 49

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS

(N° 1)

[18 juillet 1889]

Loi concernant l'ouverture et l'annulation de crédits sur les exercices 1888 et 1889 et l'ouverture de crédits d'exercices clos et périmés.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier.

EXERCICE 1888.

BUDGET ORDINAIRE.

Art. 1er. — Sur les crédits ouverts aux ministres, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1888, par la loi du 30 mars 1888 et par des lois spéciales, une somme de 140.428f,19 est et demeure définitivement annulée conformément à l'état A ci-annexé.

TITRE II.

EXERCICE 1889.

BUDGET ORDINAIRE.

Art. 2. — Il est ouvert aux ministres, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1889, en addition aux crédits ouverts par la loi de finances du 29 décembre 1888, des crédits supplémentaires et extraordinaires s'élevant à la somme de 340.938f,19.

Ces crédits sont répartis par ministères et par chapitres conformément à l'état B ci-annexé.

Il sera pourvu aux crédits ci-dessus au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1889.

TITRE III.

OUVERTURE DE CRÉDITS SPÉCIAUX D'EXERCICES CLOS.

Art. 3. — Il est accordé aux ministres, en augmentation des restes à payer des exercices clos 1885, 1886, 1887, des crédits supplémentaires pour la somme de 578.327f,40, montant de nouvelles créances constatées sur ces exercices, conformément à l'état C ci-annexé.

Les ministres sont, en conséquence, autorisés à ordonnancer ces créances sur le chapitre spécial ouvert pour les dépenses d'exercices clos au budget de l'exercice courant, conformément à l'article 8 de la loi du 23 mai 1834.

TITRE IV.

OUVERTURE DE CRÉDITS SPÉCIAUX D'EXERCICES PÉRIMÉS.

Art. 4. — Il est accordé aux ministres, sur l'exercice courant, pour le payement des créances des exercices périmés, des crédits extraordinaires spéciaux montant à la somme de 121.555f,76.

Ces crédits sont répartis entre les divers ministères, conformément à l'état D ci-annexé.

Il sera pourvu à ces crédits au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice courant.

. . . .

EXERCICE 1888. — BUDGET ORDINAIRE.

ÉTAT A.

Tableau, par ministères et par chapitres, des crédits annulés sur le budget ordinaire de l'année 1888.

. . . .

EXERCICE 1889. — BUDGET ORDINAIRE.

ÉTAT A.

Tableau, par ministères et par chapitres, des crédits extraordinaires et supplémentaires accordés sur le budget ordinaire de l'exercice 1889.

. . . .

EXERCICES CLOS.

ÉTAT C.

Tableau, par ministères, des crédits supplémentaires accordés pour dépenses d'exercices clos.

MINISTÈRES ET SERVICES	CRÉDITS accordés
	fr.
Ministère des travaux publics.	521.817,40

EXERCICES PÉRIMÉS.

ÉTAT D.

Tableau, par ministères, des crédits extraordinaires spéciaux accordés pour dépenses d'exercices périmés

MINISTÈRES ET SERVICES	CRÉDITS accordés
	fr.
Ministère des travaux publics.	116.515,75

(N° 2)

[18 juillet 1889]

Loi qui approuve une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est, au sujet de l'imputation, au compte unique de cette compagnie, des recettes et des dépenses du tramway de la station de Gargan-Livry (ligne de Bondy à Aulnay-les-Bondy) à Livry-Ville.

. . . .

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 14 mars 1889, entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est, au sujet de l'imputation des recettes et des dépenses du tramway de la station de Gargan-Livry (ligne de Bondy à Aulnay-lès-Bondy) à Livry-Ville, au compte unique des recettes et des dépenses de cette compagnie, prévu à l'article 9 de le convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1889 et le 14 mars,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Est*, ladite compagnie représentée par MM. *Van Blarenberghe*, président du conseil d'administration, et *Renaudin*, administrateur, élisant domicile au siège de ladite société à Paris, rue de Strasbourg, à l'embarcadère desdits chemins, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par la délibération du conseil d'administration en date du 3 décembre 1887, sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires dans un délai d'un an au plus tard,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Au cas où la compagnie des chemins de fer de l'Est deviendrait rétrocessionnaire du tramway de Gargan-Livry à Livry-Ville, dont la concescession est demandée par la commune de Livry, les recettes et les charges de toute nature résultant chaque année, pour la compagnie, du traité de rétrocession tel qu'il aura été approuvé, seront comprises dans le compte unique des recettes et des dépenses prévu à l'article 9 de la convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883.

Art. 2. — La construction de ce tramway comprendra seulement l'établissement d'une voie unique sur la route nationale n° 3 jusqu'à la bifurcation de la route nationale et de la route départementale n° 28, dite *de Sevran*, une double voie de garage au delà sur une longueur d'environ 200 mètres et le raccordement du tramway avec la gare de Gargan-Livry.

Le maximum de la dépense que la compagnie de l'Est est autorisée à faire pour l'exécution des travaux ainsi définis est fixé à la somme de 234.000 francs.

. . . .

(N° 3)

[22 juillet 1889]

Loi sur la procédure à suivre devant les conseils de préfecture.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier.

INTRODUCTION DES INSTANCES ET MESURES GÉNÉRALES D'INSTRUCTION.

Art. 1er. — Les requêtes introductives d'instance concernant les affaires sur lesquelles le conseil de préfecture est appelé à statuer par la voie contentieuse doivent être déposées au greffe du conseil, sauf disposition contraire contenue dans une loi spéciale.

Ces requêtes sont inscrites, à leur arrivée, sur le registre d'ordre, qui doit être tenu par le secrétaire-greffier; elles sont en outre marquées, ainsi que les pièces qui y sont jointes, d'un timbre indiquant la date de l'arrivée.

Le secrétaire-greffier délivre, aux parties qui en font la demande, un certificat qui constate l'arrivée au greffe de la réclamation et des différents mémoires produits.

Art. 2. — La requête introductive d'instance doit contenir les nom, profession et domicile du demandeur, les nom et demeure du défendeur, l'objet de la demande et l'énonciation des pièces dont le requérant entend se servir et qui y sont jointes.

Art. 3. — Les requêtes présentées, soit par les particuliers, soit par l'administration, doivent être accompagnées de copies certifiées conformes par le requérant, destinées à être notifiées aux parties en cause. Ces copies ne sont pas assujetties au droit du timbre.

Lorsqu'une copie n'est produite, ou lorsque le nombre des copies n'est pas égal à celui des parties, ayant un intérêt distinct, auxquelles le conseil de préfeture aurait ordonné la communication prévue par l'artilce 6, le demandeur est averti par le secrétaire-greffier que si la production n'en est pas faite dans le délai de quinze jours, à partir de cet avertissement, le conseil de préfecture déclarera la requête non avenue.

Art. 4. — Les parties peuvent faire signifier leur demande par

exploit d'huissier. Dans ce cas, l'original de l'exploit est déposé au greffe. Si ce dépôt n'est pas fait dans le délai de quinze jours, à dater de la signification, l'exploit est périmé.

Les frais de la signification par huissier n'entrent pas en taxe.

Art. 5. — Immédiatement après l'enregistrement au greffe des requêtes introductives d'instance, le président du conseil de préfecture désigne un rapporteur, auquel le dossier est transmis dans les vingt-quatre heures.

Art. 6. — Dans les huit jours qui suivent cette transmission, le conseil de préfecture, réuni en chambre du conseil, règle, le rapporteur entendu, la notification aux parties défenderesses des requêtes introductives d'instance.

Il fixe, eu égard aux circonstances de l'affaire, le délai accordé aux parties pour fournir leur défense, et désigne l'agent qui sera chargé de cette notification.

Art. 7. — Les décisions prises par le conseil de préfecture pour l'instruction des affaires, dans les cas prévus par l'article précédent, sont notifiées aux parties défenderesses, dans la forme administrative et dans les délais fixés par le conseil, par l'agent qu'il a désigné, en même temps que les copies des requêtes et mémoires déposés au greffe, en exécution de l'article 3.

Il est donné récépissé de cette notification.

A défaut de récépissé, il est dressé procès-verbal de la notification par l'agent qui l'a faite.

Le récépissé ou le procès-verbal est transmis immédiatement au greffe du conseil de préfecture.

Art. 8. — Les parties ou leurs mandataires peuvent prendre connaissance au greffe, mais sans déplacement, des pièces de l'affaire.

Toutefois le président du conseil peut autoriser le déplacement des pièces, pendant un délai qu'il détermine, sur la demande des avocats ou des avoués chargés de défendre les parties.

Si le mandataire d'une partie n'est ni avoué exerçant dans le département, ni avocat, il doit justifier de son mandat par un acte sous seing-privé légalisé par le maire et enregistré par un acte authentique.

L'individu privé du droit de témoigner en justice ne peut être admis comme mandataire d'une partie.

Lorsque la partie est domiciliée en dehors du département, elle doit faire élection de domicile au chef-lieu.

Art. 9. — Des mémoires en défense et les répliques sont dé-

posés au greffe dans les conditions fixées par les articles 1, 2, 3 et 4 de la présente loi.

La communication en est ordonnée par le conseil de préfecture comme pour les requêtes introductives d'instance.

Art. 10. — Lorsqu'il s'agit de contravention, il est procédé comme il suit, à défaut des règles établies par des lois spéciales :

Dans les dix jours qui suivent la rédaction d'un procès-verbal de contravention et son affirmation quand elle est exigée, le préfet fait faire au contrevenant notification de la copie du procès-verbal ainsi que de l'affirmation, avec citation à comparaître, dans le délai d'un mois, devant le conseil de préfecture. La notification et la citation sont faites dans la forme administrative.

La citation doit indiquer à l'inculpé qu'il est tenu, s'il veut fournir des défenses écrites, de les déposer dans le délai de quinzaine à partir de la notification qui lui est faite et l'inviter à faire connaître, en produisant sa défense écrite, s'il entend user du droit de présenter des observations orales à l'audience.

Il est dressé acte de la notification et de la citation ; cet acte doit être adressé au conseil de préfecture et y être enregistré comme il est dit en l'article 1er.

Le conseil de préfecture ordonne, s'il y a lieu, la communication à l'administration compétente du mémoire en défense produit par l'inculpé et la communication à l'inculpé de la réponse faite par l'administration.

Art. 11. — Les réclamations en matière électorale et en matière de contributions directes continueront à être présentées et instruites dans les formes prescrites par les lois spéciales de la matière.

Lorsque les parties seront appelées à fournir des observations en exécution de l'article 29 de la loi du 21 avril 1832 et de l'article 37 de la loi du 5 avril 1884, elles devront être invitées à faire connaître si elles entendent user du droit de présenter des observations orales à la séance publique où l'affaire sera portée pour être jugée.

Il en sera de même des réclamations relatives aux taxes qui sont assimilées aux contributions directes pour le recouvrement, et dont l'assiette et la répartition sont confiées à l'administration des contributions directes.

Les réclamations relatives aux taxes assimilées, dont l'assiette n'est pas confiée à cette administration, seront instruites dans les formes prescrites par les articles 1 à 9 de la présente loi.

Art. 12. — Lorsque l'affaire est en état d'être jugée, ou lorsqu'il y a lieu d'ordonner des vérifications au moyen d'expertises, d'enquêtes ou autres mesures analogues, le rapporteur prépare un rapport.

Ce rapport est remis au secrétaire-greffier, qui le transmet immédiatement au commissaire du Gouvernement.

TITRE II.

DES DIFFÉRENTS MOYENS DE VÉRIFICATION.

§ 1er. — *Des expertises.*

Art. 13. — Le conseil de préfecture peut, soit d'office, soit sur la demande des parties ou de l'une d'elles, ordonner, avant faire droit, qu'il sera procédé à une expertise sur les points déterminés par sa décision.

En matière de dommages résultant de l'exécution des travaux publics ou de subventions spéciales pour dégradations extraordinaires aux chemins vicinaux, l'expertise doit être ordonnée, si elle est demandée par les parties ou par l'une d'elles, pour faire vérifier les faits qui servent de base à la réclamation.

Art. 14. — L'expertise sera faite par trois experts, à moins que les parties ne consentent qu'il y soit procédé par un seul.

Dans ce dernier cas, l'expert est nommé par le conseil, à moins que les parties ne s'accordent pour le désigner.

Si l'expertise est confiée à trois experts, l'un d'eux est nommé par le conseil de préfecture, et chacune des parties est appelée à nommer son expert.

Art. 15. — Les parties qui ne sont pas présentes à la séance publique où l'expertise est ordonnée, ou qui n'ont pas, dans leurs requêtes et mémoires, désigné leur expert, sont invitées, par une notification faite conformément à l'article 7, à le désigner dans le délai de huit jours.

Si cette désignation n'est pas parvenue au greffe dans ce délai, la nomination est faite d'office par le conseil de préfecture.

Art. 16. — L'arrêté du conseil de préfecture qui ordonne l'expertise et en fixe l'objet, et qui nomme, s'il y a lieu, le ou les experts, désigne l'autorité devant laquelle ils doivent prêter serment, à moins que le conseil ne les en dispense, du consentement des parties.

La prestation du serment et l'expédition du procès-verbal ne donnent lieu à aucun droit d'enregistrement.

Le conseil de préfecture fixe, en outre, le délai dans lequel les experts seront tenus de déposer leur rapport au greffe.

Art. 17. — Les fonctionnaires qui ont exprimé une opinion dans l'affaire litigieuse, ou qui ont pris part aux travaux qui donnent lieu à une réclamation, ne peuvent être désignés comme experts.

Les règles établies par le Code de procédure civile pour la récusation des experts sont applicables dans le cas où les experts sont désignés d'office par le conseil de préfecture.

La récusation doit être proposée dans les huit jours de la notification de l'arrêté qui a désigné l'expert. Elle est jugée d'urgence.

Art. 18. — Dans le cas où un expert n'accepte pas la mission qui lui a été confiée, il en est désigné un autre à sa place.

L'expert qui, après avoir accepté sa mission, ne la remplit pas, et celui qui ne dépose pas son rapport dans le délai fixé par le conseil de préfecture peuvent être condamnés à tous les frais frustratoires, et même à des dommages-intérêts, s'il y a lieu. L'expert est, en outre, remplacé, s'il y a lieu.

Art. 19. — Les parties doivent être averties par le ou les experts des jours et heures auxquels il sera procédé à l'expertise; cet avis leur est adressé quatre jours au moins à l'avance, par lettre recommandée.

Les observations faites par les parties, dans le cours des opérations, doivent être consignées dans le rapport.

Art. 20. — S'il y a plusieurs experts, ils procèdent ensemble à la visite des lieux et dressent un seul rapport. Dans le cas où ils sont d'avis différents, ils indiquent l'opinion de chacun d'eux et les motifs à l'appui.

Art. 21. — Le rapport est déposé au greffe du conseil. Les parties sont invitées, par une notification faite conformément à l'article 7, à en prendre connaissance et à fournir leurs observations dans le délai de quinze jours; une prorogation de délai peut être accordée.

Art. 22. — Si le conseil ne trouve pas dans le rapport d'expertise des éclaircissements suffisants, il peut ordonner un supplément d'instruction ou bien ordonner que les experts comparaîtront devant lui pour fournir les explications et renseignements nécessaires.

En aucun cas, le conseil n'est obligé de suivre l'avis des experts.

Art. 23. — Les experts joignent à leur rapport un état de leurs vacations, frais et honoraires.

La liquidation et la taxe en sont faites par arrêté du président du conseil de préfecture, même en matière de contributions directes ou de taxes assimilées, conformément au tarif qui sera fixé par un règlement d'administration publique; mais les experts ou les parties peuvent, dans le délai de trois jours à partir de la notification qui leur est faite dudit arrêté, contester la liquidation devant le conseil de préfecture, statuant en chambre du conseil.

Art. 24. — En cas d'urgence, le président du conseil de préfecture peut, sur la demande des parties, désigner un expert pour constater des faits qui seraient de nature à motiver une réclamation devant ce conseil.

Avis en est immédiatement donné au défendeur éventuel.

§ 2. — *Des visites de lieux.*

Art. 25. — Le conseil peut, lorsqu'il le croit nécessaire, ordonner qu'il se transportera tout entier ou que l'un ou plusieurs de ses membres se transporteront sur les lieux pour y faire les constatations et vérifications déterminées par son arrêté.

Le conseil ou ses membres peuvent en outre, dans le cours de la visite, entendre à titre de renseignements les personnes qu'ils désignent et faire faire en leur présence les opérations qu'ils jugent utiles.

Les parties sont averties, par une notification faite conformément à l'article 7, du jour et de l'heure auxquels la visite des lieux doit se faire.

Il est dressé procès-verbal de l'opération.

Les frais de cette visite sont compris dans les dépens de l'instance.

§ 3. — *Des enquêtes et des interrogatoires.*

Art. 26. — Le conseil peut, soit sur la demande des parties, soit d'office, ordonner une enquête sur les faits dont la constatation lui paraît utile à l'instruction de l'affaire.

Art. 27. — L'arrêté qui ordonne l'enquête indique les faits sur lesquels elle doit porter et décide, suivant le cas, si elle aura lieu soit devant le conseil en séance publique, soit devant un membre du conseil, qui se transportera sur les lieux.

Art. 28. — Les parties sont averties, par une notification faite conformément à l'article 7, qu'elles peuvent prendre connaissance au greffe de l'arrêté qui ordonne l'enquête, et elles sont invitées à présenter leurs témoins au jour fixé par cet arrêté.

Les parties peuvent assigner les témoins, à leurs frais, par exploit d'huissier.

Art. 29. — Ne peuvent être entendus comme témoins, les parents ou alliés en ligne directe de l'une des parties ou leurs conjoints.

Toutes autres personnes sont admises comme témoins, à l'exception de celles qui sont incapables de témoigner en justice.

Art. 30. — Les témoins sont entendus séparément, tant en présence qu'en l'absence des parties. Chaque témoin, avant d'être entendu, déclare ses nom, prénoms, profession, âge et demeure, s'il est parent ou allié des parties et à quel degré; s'il n'est domestique ou serviteur de l'une d'elles. Il fait, à peine de nullité, le serment de dire la vérité.

Les individus qui n'ont pas l'âge de quinze ans révolus ne sont pas admis à prêter serment et ne peuvent être entendus qu'à titre de renseignements.

Les témoins peuvent être entendus de nouveau et confrontés les uns avec les autres.

Art. 31. — Dans le cas où l'enquête a lieu à l'audience publique, le secrétaire-greffier dresse procès-verbal de l'audition des témoins.

Ce procès-verbal est visé par le président et annexé à la minute de l'arrêté.

Art. 32. — Si l'enquête est confiée à un des membres du conseil, il est dressé procès-verbal contenant l'énoncé des jour, lieu et heure de l'enquête, la mention de l'absence ou de la présence des parties, les noms, prénoms, professions et demeures des témoins, les reproches proposés, le serment prêté par les témoins ou les causes qui les ont empêchés de le prêter, leur déposition.

Il est donné lecture à chaque témoin de sa déposition, et le témoin la signe, ou mention est faite qu'il ne sait, ne peut ou ne veut signer.

Le procès-verbal dressé par le commissaire enquêteur est déposé au greffe du conseil.

Art. 33. — Si les parties n'ont pas assisté à l'enquête, elles sont averties, par une notification faite conformément à l'article 7, qu'elles peuvent prendre connaissance du procès-verbal au greffe dans le délai fixé par le conseil de préfecture.

Art. 34. — Lorsque le conseil de préfecture a ordonné une enquête sur la validité des opérations électorales qui sont contestées devant lui, il doit statuer sur la réclamation dans le délai déterminé par l'article 38 de la loi du 5 avril 1884.

Les notifications prévues aux articles 28 et 33 peuvent être faites conformément aux derniers paragraphes de l'article 44.

Art. 35. — Si les témoins entendus dans une enquête requièrent taxe, la taxe est faite par le président du conseil ou le commissaire enquêteur, suivant le cas, conformément au tarif qui sera fixé par un règlement d'administration publique.

Il ne sera pas accordé de taxe aux témoins en matière électorale.

Art. 36. — Le conseil peut, soit d'office, soit sur la demande des parties, ordonner que les parties seront interrogées soit à la séance publique, soit en chambre du conseil.

§ 4. — *Des vérifications d'écritures et de l'inscription de faux.*

Art. 37. — Le conseil peut ordonner une vérification d'écritures par un ou plusieurs experts qu'il nomme, en présence d'un des membres du conseil désigné à cet effet.

Art. 38. — Dans le cas de demande en inscription en faux contre une pièce produite, le conseil fixe le délai dans lequel la partie qui l'a produite sera tenue de déclarer si elle entend s'en servir.

Si la partie déclare qu'elle n'entend pas se servir de la pièce, ou ne fait pas de déclaration, la pièce est rejetée.

Si la partie déclare qu'elle entend se servir de la pièce, le conseil peut soit surseoir à statuer sur l'instance principale jusqu'après le jugement du faux par le tribunal compétent, soit statuer au fond, s'il reconnaît que la décision ne dépend pas de la pièce arguée de faux.

TITRE III.

DES INCIDENTS.

Art. 39. — Sont applicables aux demandes incidentes les règles établies par les articles 1 à 9 de la présente loi.

Art. 40. — L'intervention est admise de la part de ceux qui ont intérêt à la décision du litige engagé devant le conseil de préfecture.

Art. 41. — Les dispositions des articles 378 à 389 du Code de procédure civile sur la récusation des juges sont applicables devant les conseils de préfecture.

Art. 42. — Le désistement peut être fait et accepté par des actes signés des parties ou de leurs mandataires et déposés au greffe.

Les frais du procès sont à la charge de la partie qui se désiste.

TITRE IV.

DU JUGEMENT.

Art. 43. — Le rôle de chaque séance publique est arrêté par le président du conseil; il est communiqué au commissaire du gouvernement et affiché à la porte de la salle d'audience.

Art. 44. — Toute partie doit être avertie, par une notification faite conformément à l'article 7, du jour où l'affaire sera portée en séance publique. Lorsqu'elle est représentée devant le conseil, la notification est faite à son mandataire ou défenseur, domicilié dans le département.

Dans les deux cas, l'avertissement est donné quatre jours au moins avant la séance.

En matière de contributions directes ou de taxes assimilées, d'élections ou de contraventions, l'avertissement n'est donné qu'aux parties qui ont fait connaître, antérieurement à la fixation du rôle, leur intention de présenter des observations orales.

Il peut, dans ces mêmes affaires, être donné par lettre recommandée exempte de toute taxe postale.

Si les réclamants en matière électorale n'ont pas de mandataire ou défenseur commun, il suffit que l'avertissement soit adressé au premier signataire de la protestation.

Art. 45. — Après le rapport qui est fait sur chaque affaire par un des conseillers, les parties peuvent présenter, soit en personne, soit par mandataire, des observations orales à l'appui de leurs conclusions écrites.

Le conseil de préfecture peut également entendre les agents de l'administration compétente ou les appeler devant lui pour fournir des explications.

Si les parties présentent des conclusions nouvelles ou des moyens nouveaux, le conseil ne peut les adopter sans ordonner un supplément d'instruction.

Art. 46. — Le commissaire du gouvernement donne ses conclusions sur toutes les affaires.

Art. 47. — En toute matière, les arrêtés des conseils de préfecture sont rendus par des conseillers délibérant en nombre impair.

Ils sont rendus par trois conseillers au moins, président compris.

La décision est prononcée à l'audience publique, après délibéré hors la présence des parties.

Art. 48. — Les arrêtés pris par le conseil de préfecture mentionnent qu'il a été statué en séance publique.

Ils contiennent les noms et conclusions des parties, le vu des pièces et des dispositions législatives dont ils font l'application. Lorsque le conseil statue en matière répressive, les dispositions législatives doivent être textuellement rapportées.

Mention y est faite que les parties ou leurs mandataires ou défenseurs et le commissaire du Gouvernement ont été entendus.

Ils sont motivés.

Les noms des membres qui ont concouru à la décision y sont mentionnés.

La minute de la décision est signée, dans les vingt-quatre heures par le président, le rapporteur et le secrétaire-greffier.

Art. 49. — La minute des décisions du conseil de préfecture est conservée au greffe pour chaque affaire, avec la correspondance et les pièces relatives à l'instruction. Les pièces qui appartiennent aux parties sont remises sur récépissé, à moins que le conseil de préfecture n'ait ordonné que quelques-unes de ces pièces resteraient annexées à la décision.

Les arrêtés du conseil de préfecture sont exécutoires et emportent hypothèque.

Art. 50. — Sont applicables aux conseils de préfecture les dispositions de l'article 85 et des articles 88 et suivants du titre V du Code de procédure civile, et celles de l'article 41 de la loi du 29 juillet 1881.

Néanmoins, si des dommages intérêts sont réclamés à raison des discours et des écrits d'une partie ou de son défenseur, le conseil de préfecture réservera l'action, pour être statué ultérieurement par le tribunal compétent, conformément au dernier paragraphe de l'article 41 précité.

Il en sera de même si, outre les injonctions que le conseil peut adresser aux avocats et aux officiers ministériels en cause, il estime qu'il peut y avoir lieu à une autre peine disciplinaire.

Les dispositions de l'article 85 du Code de procédure civile sont applicables aux défenseurs des parties autres que les avocats et les avoués, aussi bien qu'aux parties elles-mêmes.

Art. 51. — L'expédition des décisions est délivrée par le secrétaire-greffier dès qu'il en est requis. Toute décision est notifiée aux parties à leur domicile réel dans la forme administrative, par les soins du préfet, lorsque l'instance a été engagée par l'État ou contre lui, et lorsque le conseil de préfecture a pro-

noncé en matière répressive, sans préjudice pour le droit de la partie de la notification, par exploit d'huissier.

Dans les autres cas, la notification est faite par exploit d'huissier.

Toutefois il n'est pas dérogé aux règles spéciales établies pour la notification des décisions en matière de contributions directes et de taxes assimilées à ces contributions, ainsi qu'en matière électorale.

TITRE V.

DE L'OPPOSITION ET DU RECOURS DEVANT LE CONSEIL D'ÉTAT.

Art. 52. — Les arrêtés non contradictoires des conseils de préfecture en matière contentieuse peuvent être attaqués par voie d'opposition dans le délai d'un mois, à dater de la notification qui en est faite à la partie.

L'acte de notification doit indiquer à la partie que, après l'expiration dudit délai, elle sera déchue du droit de former opposition.

L'opposition est formée suivant les règles établies par les articles 1er à 4 de la présente loi. Les communications sont ordonnées comme pour les requêtes introductives d'instance.

Art. 53. — Sont considérés comme contradictoires les arrêtés rendus sur les requêtes ou mémoires en défense des parties, alors même que les parties ou leurs mandataires n'auraient pas présenté d'observations orales à la séance publique.

Toutefois, si après une expertise les parties n'ont pas été appelées à prendre connaissance du rapport d'experts, elles pourront former opposition contre la décision du conseil de préfecture.

Art. 54. — Lorsque la demande est formée contre deux ou plusieurs parties, et que l'une ou plusieurs d'entre elles n'ont pas présenté de défense, le conseil sursoit à statuer sur le fond et ordonne que les parties défaillantes seront averties de ce sursis par une notification faite conformément à l'article 7, et invitées de nouveau à produire leur défense dans un délai qu'il fixe. Après l'expiration du délai, il est statué par une seule décision, qui n'est susceptible d'opposition de la part d'aucune des parties.

Art. 55. — L'opposition suspend l'exécution, à moins qu'il n'en ait été autrement ordonné par la décision qui a statué par défaut.

Art. 56. — Toute partie peut former tierce opposition à une décision qui préjudicie à ses droits, et lors de laquelle ni elle ni ceux qu'elle représente n'ont été appelés.

Il est procédé à l'instruction dans les formes établies par les articles 1 à 9 de la présente loi.

Art. 57. — Les arrêtés des conseils de préfecture peuvent être attaqués devant le Conseil d'État dans le délai de deux mois à dater de la notification, lorsqu'ils sont contradictoires, et à dater de l'expiration du délai d'opposition, lorsqu'ils ont été rendus par défaut.

Art. 58. — Ce délai de deux mois est augmenté, conformément à l'article 73 du Code de procédure civile, modifié par la loi du 3 mai 1862, lorsque le requérant est domicilié hors de la France continentale.

Art. 59. — Le délai de pourvoi court contre l'État ou les administrations représentées par le préfet, soit à dater du jour où la notification de l'arrêté a été faite par les parties au préfet, soit à dater du jour où la notification a été faite aux parties par les soins du préfet.

Lorsque le conseil de préfecture a statué en matière répressive, le délai court contre l'administration à partir de la date de l'arrêté.

Art. 60. — Les dispositions du Code de procédure civile relatives à l'appel des jugements préparatoires et interlocutoires sont applicables aux recours formés contre les décisions des conseils de préfecture.

Art. 61. — Les recours au Conseil d'État contre les arrêtés des conseils de préfecture peuvent avoir lieu sans frais et sans l'intervention d'un avocat au Conseil d'État en matière :

1° De contributions directes ou de taxes assimilées à ces contributions pour le recouvrement;

2° D'élections;

3° De contraventions aux lois et règlements sur la grande voirie et autres contraventions dont la répression appartient au conseil de préfecture, ainsi que d'anticipation sur les chemins vicinaux.

Toutefois l'exemption du droit de timbre n'est applicable aux recours en matière de contributions directes et de taxes assimilées à ces contributions, sauf les prestations en nature pour les chemins vicinaux, que lorsque la cote est moindre de 30 francs.

Le recours peut être déposé, dans les cas ci-dessus visés, soit

au secrétariat général du Conseil d'État, soit à la préfecture, soit à la sous-préfecture. Dans ces deux derniers cas, il est marqué d'un timbre qui indique la date de l'arrivée, et il est transmis par le préfet au secrétariat général du Conseil d'État.

Il en est délivré récépissé à la partie qui le demande.

TITRE VI.

DES DÉPENS.

Art. 62. — Toute partie qui succombe est condamnée aux dépens.

Les dépens peuvent, en raison des circonstances de l'affaire, être compensés en tout ou en partie.

Art. 63. — L'article qui précède est applicable à l'administration dans les contestations relatives soit au domaine de l'État, soit à l'exécution des marchés passés pour un service public, soit à la réparation des dommages sur lesquels les conseils de préfecture sont appelés à prononcer.

En matière répressive, la partie acquittée est relaxée sans dépens.

Il n'y a lieu, en matière électorale, à aucune condamnation aux dépens.

La liquidation des frais d'expertise est faite par le président du conseil de préfecture, conformément à l'article 23.

Art. 64. — Les dépens ne peuvent comprendre que les frais de timbre ou d'enregistrement, les frais de copie des requêtes ou mémoires, les frais d'expertise, d'enquête et autres mesures d'instruction, et les frais de signification de la décision.

Art. 65. — La liquidation des dépens est faite, s'il y a lieu, par l'arrêté qui statue sur le litige, conformément au tarif qui sera fixé par un règlement d'administration publique.

Art. 66. — Si l'état des dépens n'est pas soumis en temps utile au conseil de préfecture, la liquidation en est faite par le président du conseil, le rapporteur entendu.

Les parties peuvent former opposition à cette décision devant le conseil de préfecture, statuant en chambre du conseil, dans le délai de huit jours à dater de la notification.

Art. 67. — Le règlement d'administration publique pour l'établissement du tarif des dépens sera rendu dans les six mois qui suivront la promulgation de la présente loi.

Art. 68. — Sont abrogées les dispositions de la loi et des règlements contraires à la présente loi.

. . . .

(N° 4)

[5 décembre 1889]

Loi autorisant le département des Ardennes à contracter un emprunt de 43.350 *francs à la caisse des chemins vicinaux pour les travaux des lignes vicinales.*

. . . .

Art. 1er. — Le département des Ardennes est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à emprunter à la caisse des chemins vicinaux, aux conditions de cet établissement, une somme de 43.350 francs remboursable en trente ans et exclusivement applicable aux travaux des lignes vicinales à subventionner en vertu de la loi du 12 mars 1880 (*).

Cet emprunt qui sera imputé sur le nouveau fonds d'avances de 8 millions créé par la loi du 24 juillet 1888, ne pourra être réalisé qu'en vertu d'une décision du ministre de l'intérieur.

Art. 2. — Les fonds nécessaires au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt de 43.350 francs autorisé par l'article 1er ci-dessus seront prélevés sur le produit des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé, chaque année, par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871 (**).

. . . .

(N° 5)

[5 décembre 1889]

Loi autorisant le département de la Meuse à s'imposer extraordinairement en 1890 *pour le service des chemins de fer d'intérêt local.*

. . . .

Article unique. — Le département de la Meuse est autorisé conformément à la demande que le conseil général en a faite, à

(*) *Ann.* 1880, p. 458.
(**) *Ann.* 1871, p. 407.

s'imposer extraordinairement, en 1890, 0f,07 additionnels au principal des quatre contributions directes pour en affecter le produit au service des chemins de fer d'intérêt local de Bar-le-Duc à Vaubecourt et à Clermont, et d'Haironville à Triaucourt.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé chaque année par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871 (*).

. . . .

(N° 6)

[9 décembre 1889]

Loi autorisant le département du Nord à s'imposer extraordinairement pour parer tant aux dépenses facultatives de l'instruction primaire et de l'instruction publique qu'à l'amortissement de la dette contractée envers la Société des chemins de fer du Cambrésis.

Art. unique. — Le département du Nord est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à s'imposer extraordinairement, en 1890, 0f,02 additionnels au principal des quatre contributions directes, pour en effectuer le produit tant aux dépenses facultatives de l'instruction primaire et de l'instruction publique qu'à l'amortissement de la dette contractée envers la Société des chemins de fer du Cambrésis.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé chaque année par la loi de finances, en vertu de la loi du 10 août 1871 (*).

. . . .

(N° 7)

[10 décembre 1889]

Loi autorisant le département du Nord à participer au rembour-

---

(*) *Ann.* 1871, p. 407.

sement des emprunts contractés par les communes à la caisse vicinale.

. . . .

Art. 1er. — Le département du Nord est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à participer pendant trente ans, à partir de 1890, jusqu'à concurrence des 4/5, soit 30.080 francs par an, au service des intérêts et au remboursement des emprunts qui seront contractés à la caisse des chemins vicinaux par les communes pour l'exécution des travaux à subventionner en 1889, par application de la loi du 12 mars 1880 (*).

Art. 2. — Les fonds nécessaires au département pour assurer le payement de sa part contributive seront prélevés sur le montant des centimes extraordinaires, dont le montant est fixé chaque année par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871 (**).

. . . .

(*) *Ann.* 1880, p. 458.
(**) *Ann.* 1871, p. 407.

DÉCRETS

(N° 8)

[17 mai 1889]

Décret qui rapporte le décret du 9 *octobre* 1861, *déclarant flottable en trains la partie de la rivière du Ciron comprise entre l'usine de Latrave et le confluent du ruisseau de Barlos (Gironde).*

(N° 9)

[22 mai 1889]

Établissement de la halte de Torcieu (ligne de Lyon à Genève).

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'établissement de la halte de Torcieu (ligne de Lyon à Genève), conformément au plan visé le 25 février 1887 par l'ingénieur en chef de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, la commune de Torcieu est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

3° Lesdits terrains seront incorporés à la ligne de Lyon à Genève.

Les formalités nécessaires à leur acquisition devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 10)

[23 mai 1889]

Décret qui approuve la substitution de la compagnie des Chemins de fer du Sud de la France au sieur Chassin, *pour la construc-*

tion et l'exploitation du réseau départemental de tramways de la Côte-d'Or.

. . . .

Art. 1er. — Est approuvée, conformément à la délibération susvisée du conseil général de la Côte-d'Or, en date du 5 janvier 1889, et au traité passé le 10 mai 1889 entre les intéressés, la substitution de la compagnie des chemins de fer du Sud de la France au sieur *Chassin* (*Alfred-Antoine*) pour la construction et l'exploitation des quatre lignes de tramways dont l'établissement, dans le département de la Côte-d'Or, a été déclaré d'utilité publique, par le décret du 11 octobre 1888 (*).

Sont également approuvées les modifications apportées aux conditions contenues dans le traité de rétrocession susvisée du 28 août 1888, par la convention passée le 10 janvier 1889 entre le préfet de la Côte-d'Or et la compagnie des chemins de fer du Sud de la France.

Des copies certifiées conformes de cette convention et du traité susvisé, en date du 10 mai 1889, resteront annexées au présent décret.

Art. 2. — La compagnie des chemins de fer du Sud de la France est autorisée à engager son capital-actions dans l'entreprise de la construction et de l'exploitation des tramways dont il est question à l'article 1er.

. . . .

TRAITÉ DU 10 MAI 1889.

Entre ;

M. *Alfred-Antoine Chassin*, ingénieur civil, demeurant à Dijon, agissant pour son propre compte,

D'une part,

Et MM. *Albert Rey*, président du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer du sud de la France, et *Victor Fournier*, administrateur délégué de ladite compagnie, dont le siège social est à Paris, 78, rue d'Anjou, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés spécialement par délibération, en date du 16 novembre 1888, du conseil d'administration de ladite compagnie.

D'autre part;

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

M. *Chassin* est rétrocessionnaire, en vertu d'une convention signée avec le préfet du département de la Côte-d'Or, en date du 28 août 1888, de différentes lignes de tramways à vapeur sur routes, dont la désignation suit :

(*) *Ann.* 1889, p. 288.

1° De Beaune à Arnay-le-Duc, par Bligny-sur-Ouche;
2° De Dijon à Mirebeau et Fontaine-Française;
3° De Châtillon-sur-Seine à Baigneux-les-Juifs et Aignay-le-Duc;
4° De Semur à Saulieu, par Précy-sous-Thil.

Dans cette situation, M. *Chassin* offre à la compagnie des chemins de fer du sud de la France, société au capital de dix millions, et déjà concessionnaire de plusieurs lignes d'intérêt général et d'intérêt local, de lui transférer la concession ci-dessus désignée et de la substituer à tous ses droits et charges dans les termes de la convention intervenue avec le département de la Côte-d'Or, ainsi que du décret du 11 octobre 1888.

La compagnie des chemins de fer du sud de la France acceptant cette substitution, chacune des deux parties s'engage à faire auprès des administrations compétentes les diligences nécessaires pour obtenir la ratification de la présente cession.

Cette cession est en outre faite aux conditions suivantes :

Art. 1er. — La compagnie des chemins de fer du sud de la France accepte le transfert de la concession de tramways de la Côte-d'Or, aux clauses et conditions de la convention ci-dessus énoncée, du 28 août 1888, du cahier des charges qui y est joint et du décret du 11 octobre 1888.

Art. 2. — M. *Alfred-Antoine Chassin* recevra, pour remboursement de ses dépenses de toute nature et des frais d'études préliminaires, une somme de 46.000 francs, qui lui sera versée par la compagnie après l'accomplissement des formalités légales nécessaires pour la régularisation complète de ladite concession au nom de la compagnie des chemins de fer du sud de la France.

Art. 3. — La compagnie des chemins de fer du sud de la France a versé, en son nom, le cautionnement de 280.000 francs, exigé par l'article 38 du cahier des charges, joint à la convention du 28 août 1888.

Art. 4. — M. *Chassin* étant le promoteur principal du réseau définitif et éventuel des tramways dont il s'agit, dans le département de la Côte-d'Or, il reste convenu entre les parties que M. *Chassin* demeurera ingénieur de la compagnie des chemins de fer du sud de la France, en résidence à Dijon, aux appointements mensuels de 1.000 francs; il participera en outre à une prime d'économie sur les bénéfices réalisés par la compagnie dans la construction, dont le montant sera ultérieurement fixé, étant entendu que cette prime sera prélevée sur les 10 p. 100 prévus au paragraphe 2 de l'article 3.

Dans le cas où, pour une raison quelconque, la compagnie devrait se séparer de M. *Chassin*, il devra être prévenu six mois à l'avance et recevra une indemnité d'une année de traitement; dans le cas où M. *Chassin* demanderait lui-même à quitter la compagnie, il n'aurait droit à aucune indemnité.

Art. 5. — La substitution de la compagnie des chemins de fer du sud de la France à M. *Alfred-Antoine Chassin*, déjà approuvée par l'assemblée générale des actionnaires convoquée à cet effet le 17 décembre 1888 et par l'autorité départementale de la Côte-d'Or, dans la séance du conseil général du 5 janvier 1889, ne deviendra ferme, et la présente convention ne deviendra exécutive qu'après leur ratification par le Conseil d'État.

. . . .

CONVENTION DU 10 JANVIER 1889.

Entre :

M. *Louis Michel*, préfet du département de la Côte-d'Or, agissant au nom de ce département, conformément à la délibération du conseil général du 5 janvier 1889,

D'une part;

Et M. *Félix Martin*, directeur de la société des chemins de fer du sud de la France, dont le siège est à Paris, 78, rue d'Anjou, agissant au nom et pour le compte de cette compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par le conseil d'administration, dans sa délibération du 4 janvier 1889,

D'autre part;

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

Par lettre en date du 14 décembre 1888, M. *A. Chassin*, rétrocessionnaire du réseau des tramways départementaux, en vertu du décret du 11 octobre 1888, a présenté, pour lui être substituée, aux termes de l'article 7 du traité de rétrocession, la société des chemins de fer du sud de la France.

Le conseil général de la Côte-d'Or, saisi de cette demande, et sur la proposition de ses commissions des chemins de fer et des finances réunies, qui avaient entendu MM. *Martin* et *Chassin*, a décidé d'accepter la substitution de la société des chemins de fer du sud de la France à M. *Chassin*, à la condition que le traité de rétrocession joint au décret du 11 octobre 1888 subirait les modifications ci-après :

1° La compagnie des chemins de fer du sud s'engage à installer à Dijon un directeur spécial à la construction et à l'exploitation du réseau de la Côte-d'Or;

2° La compagnie consent à réduire à 5 p. 100 du capital de premier établissement le maximum fixé à 6 p. 100 par l'article 3 du traité de rétrocession pour les frais d'émission des obligations et de constitution du capital;

3° Pendant la construction, tous les frais généraux de la société, sans exception, et y compris ceux du directeur local, sont renfermés dans les 5 p. 100 stipulés à l'avant-dernier paragraphe de l'article 3;

4° Pendant l'exploitation, les frais généraux de la société ne dépasseront pas un maximum annuel de 200 francs par kilomètre, y compris tous loyers du siège social, jetons des administrateurs, appointements du directeur de la compagnie et de tous les employés de l'administration centrale de Paris aussi bien que les frais du matériel de cette administration et ceux du service des titres.

Il est entendu que, si le règlement trimestriel des comptes par un inspecteur des finances de l'État accuse une quote-part inférieure à ce chiffre, le département bénéficiera de l'économie réalisée sans pouvoir jamais être astreint à une charge supérieure;

5° La compagnie des chemins de fer du sud sollicitera de l'administration supérieure l'autorisation d'engager son capital social dans la construction et l'exploitation des tramways de la Côte-d'Or. Au cas où elle n'y serait pas au-

torisée, elle devrait immédiatement constituer le capital nécessaire dans les conditions prévues à l'article 7 du traité de rétrocession joint au décret du 11 octobre 1888;

6° En tout état, la compagnie des chemins de fer du sud prend l'engagement de livrer à l'exploitation tout le réseau concédé définitivement avant le 31 décembre 1890. Faute par elle de se conformer à cette prescription de rigueur, elle serait passible d'une amende de 10 francs par jour et par kilomètre, par dérogation aux prévisions de l'article 6 du décret de rétrocession. sans qu'il y ait lieu d'établir aucune compensation pour les longueurs livrées avant la date ci-dessus fixée.

En ce qui concerne les prolongements de Fontaine-Française à Champlitte et d'Arnay-le-Duc à Saulieu, la compagnie des chemins de fer du sud prend l'engagement : 1° de soumettre les avant-projets au conseil général dans sa session d'avril 1889; 2° d'avoir livré à l'exploitation lesdites lignes dans un délai de dix-huit mois, à dater du décret déclaratif d'utilité publique sous la même pénalité que ci-dessus en cas de retard.

. . . .

(N° 11)

[12 août 1889]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, à Lyon, d'une ligne de tramway entre la place des Cordeliers et le cimetière de la Guillotière.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, à Lyon, entre la place des Cordeliers et le cimetière de la Guillotière, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway desservie par des locomotives et destinée au transport des voyageurs et des marchandises, ladite ligne constituant un embranchement du tramway du pont Lafayette à l'asile de Bron.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de ce tramway, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 29 décembre 1888, entre le préfet du Rhône, agissant au nom du département, et la compagnie lyonnaise de tramways et chemins de fer à voie étroite, pour la concession de la ligne de tramway susmentionnée, conformément aux conditions du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé, du 20 mai 1887.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

Entre M. le préfet du Rhône, agissant au nom du département et en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871;

2° De la loi du 11 juin 1880;

3° De la délibération, en date du 21 avril 1888, par laquelle le conseil général du Rhône a accordé à la compagnie lyonnaise des tramways et chemins de fer à voie étroite représentée par M. Blucheau, un administrateur, la concession d'un embranchement, sur le cimetière de la Guillotière, à la ligne de tramway à traction mécanique déjà concédée du pont Lafayette à l'asile de Bron;

4° De la délibération, en date du 19 septembre 1888, par laquelle le conseil général a fixé les conditions dans lesquelles cette concession devait être accordée,

D'une part;

Et M. Blucheau, agissant au nom de la compagnie ci-dessus désignée et en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par une délibération du conseil d'administration en date du 20 septembre 1887, dont extrait est annexé à la présente convention,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet du Rhône, en sa dite qualité, concède à la compagnie lyonnaise des tramways et chemins de fer à voie étroite, qui accepte, l'exécution et l'exploitation d'un embranchement à traction mécanique, à la ligne de tramway du pont Lafayette à l'asile de Bron déclarée d'utilité publique par décret du 20 mai 1887; ledit embranchement partant de la ligne principale, à l'angle de la rue de la Part-Dieu, empruntant le cours de la Liberté, la place du Pont, la rue de Marseille et l'avenue des Ponts-du-Midi (chemin de grande communication n° 12 *bis*) jusqu'au cimetière de la Guillotière.

Art. 2. — La compagnie lyonnaise des tramways et chemins de fer à voie étroite s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls et sans aucune subvention, l'embranchement de tramway dont la concession fait l'objet des présentes et à se conformer pour son exécution et son exploitation aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 20 mai 1887 qui a déclaré d'utilité publique l'établissement de la ligne principale du pont Lafayette à l'asile de Bron et sous la réserve des clauses et conditions particulières suivantes :

A. — *Nombre minimum des voyages* (art. 14).

Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens sera de trente, dont vingt-quatre seulement iront jusqu'au cimetière de la Guillotière et six s'arrêteront à la gare de la Guillotière.

B. — *Durée de la concession* (art. 16).

La durée de la concession de l'embranchement commencera à courir de la date du décret d'autorisation et prendra fin au bout de cinquante ans. La concession de la ligne principale du pont Lafayette à l'asile de Bron devant expirer le 20 mai 1923, depuis ce moment jusqu'à la fin de la concession actuelle, le parcours des voitures desservant l'embranchement sera prolongé jusqu'à l'origine de la ligne, qui, d'après l'article 2 du cahier des charges annexé au décret du 20 mai 1887, peut être reportée sur la place des Cordeliers en empruntant la ligne principale, sans que le concessionnaire ait à payer aucun droit de péage.

Toutefois, les dépenses relatives à l'entretien et aux travaux de la section de la ligne principale ainsi empruntée seront faites à frais communs par le concessionnaire de l'embranchement faisant l'objet de la présente convention, usager de ladite section, au prorata des kilomètres parcourus par chaque service.

C. — *Tarifs des droits à percevoir* (art. 23).

Les tarifs de l'embranchement seront les suivants pendant toute la durée de la concession.

1° *Voyageurs.*

1° Pont Lafayette, rue Chevreul, 1re classe, 0f,10; 2e classe, 0f,05;

2° Pont Lafayette, cimetière, 1re classe, 0f, 15; 2e classe, 0f,10.

Passage d'une section à l'autre, 1re classe, 0f,15; 2e classe, 0f,10.

Les enfants au-dessous de quatre ans tenus sur les genoux seront transportés gratuitement; au-dessus de cet âge ils payeront place entière.

2° *Convois funèbres.*

1° Pour un cercueil en chêne doublé en plomb, quel que soit le point d'embarquement, 5 francs;

2° Pour un cercueil en sapin, quel que soit le point d'embarquement, 2 francs.

Les prix ci-dessus comprennent le passage de l'ordonnateur et de quatre porteurs.

POIDS	TAXES	OBSERVATIONS
	fr.	
Colis de 1 kilogramme et au-dessus	0,30	Le prix sera le même quelle que soit la distance parcourue. La compagnie n'est pas tenue de transporter les colis pesant moins de 100 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube. Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'État.
Colis de 1 à 5 kilogrammes.	0,35	
Colis de 5 à 10 kilogrammes.	0,45	
Colis de 10 à 50 kilogrammes	0,60	

N. B. — Il est stipulé que le droit de péage entre pour un tiers et le prix de transport pour les deux tiers dans les tarifs et les taxes fixés ci-dessus.

D. — *Cautionnement* (art. 38).

Le cautionnement fixé à la somme de 15.000 francs sera formé par une retenue équivalente sur le cautionnement de 30.000 francs déposé pour la concession de la ligne du pont Lafayette à l'asile de Bron.

Ce cautionnement sera remboursé dans les conditions prévues par le cahier des charges précité de la ligne du pont Lafayette à l'asile de Bron.

. . . .

(N° 12)

[12 août 1889]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre la frontière Suisse et Ferney (Ain).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, entre la frontière suisse et Ferney, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramways susmentionnée par le département de l'Ain suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 (*) et du décret du 6 août 1881, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvé le traité passé, à la date du 18 juin 1889, entre le préfet de l'Ain, au nom du département, d'une part et les sieurs *David Annevelle*, *Dupont-Buëche*, *Petit* et *Tronchet*, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité ainsi que les plans et cahier des charges men-

(*) *Ann.* 1880, p. 870.

tionnés aux articles 1 et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

. . . .

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

Entre le préfet du département de l'Ain, agissant au nom du département, en vertu des délibérations du conseil général des 21 août 1888 et 30 avril 1889, sous la réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en con seil d'État,

D'une part ;

Et MM. *David Annevelle, J. Dupont-Buëche, F. Petit* et *B. Tronchet*, demeurant à Genève,

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de l'Ain s'engage à rétrocéder à MM. *David Annevelle, J. Dupont-Buëche, F. Petit* et *B. Tronchet*, pour une durée égale à la durée de la concession qui lui sera accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au trans port des voyageurs et des marchandises entre la frontière suisse et Ferney.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir ap prouvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — MM. *David Annevelle, J. Dupont-Buëche, F. Petit et B. Tronchet* déclarent accepter cette rétrocession. Elle leur est consentie, conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique, pour l'exécution de l'article 38 de cette loi et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles ils déclarent expressément souscrire.

Ils seront, en conséquence, assujettis envers le département à toutes les obligations imposées au département lui-même par ce cahier des charges.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges, ont été supprimés, modifiés ou ajoutés les articles indiqués ci-après :

Article supprimé : 7.

Articles modifiés : 23, 31, 32, 34.

Article ajouté : 42.

La longueur de la ligne sera déterminée au moyen d'un chaînage contradictoire entre les axes des bâtiments des voyageurs ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs dans les gares terminus ; il ne sera pas tenu compte dans ce chaînage des voies de garage ni des voies d'embranchement.

Art. 4. — Dans un délai de six mois, à partir de la déclaration d'utilité publique, les rétrocessionnaires devront constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera aux rétrocessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'ils auraient contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en Conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur ou par moteur mécanique de tout autre système.

Art. 2. — La ligne empruntera la voie publique ci-après désignée :

Route nationale n° 5, depuis la frontière suisse jusqu'au centre du bourg de Ferney, en face de l'avenue de la Mairie.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de dix-huit mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans le délai de deux ans à partir du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que leur chargement ne dépassera pas 2m,20, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2m,20; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,75.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 50 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 0m,040.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un empierrement de 0m,20 d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 0m,50 au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par

le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais cet empierrement.

La chaussée en empierrement de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2^m,60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins 1^m,10 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Art. 8 et 9 (*du type*).

Art. 10 [*du type* (17 kilogrammes)].

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs suivant les indications ci-après :

Une station dans la traverse de Ferney, une halte à la frontière suisse.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 0^m,50 qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13 (*du type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à six.

Art. 15. — Les trains se composeront de dix voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le 29 avril 1967.

Art. 17 à 22 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir

pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Tarif.

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe), si cette classe existe.	0,10	0,05	0,15
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes (2e classe).	0,055	0,025	0,08
Enfants. Au-dessous de 3 ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. — De 3 à 10 ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. — Au-dessus de 10 ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,20.)	0,045	0,025	0,07
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,135	0,065	0,20
Veaux et porcs	0,055	0,025	0,08
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,045	0,025	0,07
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,40	0,20	0,60
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. Gibier. — Sucre. — Cafés. — Drogues. — Épicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. Armes.	0,40	0,20	0 60
2e classe. — Blés. — Grains — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbons de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,30	0,15	0,45

DÉSIGNATION	PRIX de peage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
	fr.	fr.	fr.
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais et autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,26	0,14	0,40
4e classe. — Houille — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierre à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes — Minerais de fer. — Cailloux et sable	0,26	0,14	0,40
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes	0,80	0,40	1,20
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes, sous le volume de 1 mètre cube, par wagon et par kilomètre, 1f,25.			

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens. Dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 1 kilomètre, elle sera comptée pour 1 kilomètre.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet, d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5, jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 0f,20.

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 10 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 5 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 25 à 30 (*du type.*)

Art. 31. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement des masses pesant plus de 500 kilogrammes, de magasinage dans les gares et magasins du tramway, location de wagons, passages en douane, etc., seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une autre ligne. Le chargement et le déchargement des colis pesant moins de 500 kilogrammes sont à la charge du concessionnaire et ne peuvent donner lieu à aucuns frais accessoires.

Art. 32. — Le camionnage et le factage seront faits par l'expéditeur au départ et par le destinataire à l'arrivée, la compagnie n'effectuant ses transports que sur ses rails,

Art. 33 *du type.*

Art. 34. — Le concessionnaire est indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixée à 1f,20 par wagon et par kilomètre, quel que soit le chargement du wagon.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35 et 36 *du type.*

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, est fixée à 50 fr. par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu le 1er janvier qui suivra la déclaration d'utilité publique, à la caisse du trésorier-payeur général de l'Ain.

Art. 38 *du type* (3,000 francs).

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Ferney.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Ferney.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Ain, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 41 *du type.*

Art. 42. — La compagnie devra informer le préfet du département de l'Ain de toutes les modifications qui seraient apportées, à une époque quelconque, au cahier des charges régissant la ligne de tramway dont elle est concessionnaire sur le territoire suisse. Le Gouvernement français se réserve le droit d'appliquer, s'il le juge convenable, des modifications analogues sur son territoire dont pourront jouir, dans l'avenir, les habitants du canton de Genève.

. . . .

(N° 13)

[26 août 1889]

Décret ayant pour objet : 1° d'autoriser la chambre de commerce de Fécamp à emprunter une somme de 615.000 francs, destinée à l'achèvement des travaux du port de cette ville ; 2° de proroger, au profit de la commune de Fécamp, les droits de tonnage établis dans ledit port.

. . . .

Art. 1er. — La chambre de commerce de Fécamp est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excédera pas 4f,75 p. 100, une somme maximum de 615.000 francs, en vue de concourir à l'achèvement des travaux d'amélioration visés dans la loi du 1er juillet 1880.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit auprès de la Caisse des dépôts et consignations ou du Crédit foncier de France.

L'amortissement s'effectuera dans une période de trente-trois années.

Art. 2. — Le droit de tonnage de 0f,50 par tonneau de jauge établi dans le port de Fécamp par décret du 6 novembre 1880, continuera d'être perçu au profit de la chambre de commerce de cette ville, pendant tout le temps nécessaire pour lui permettre, concuremment avec les ressources créées par la loi du 23 juillet 1889, et tous engagements antérieurs soldés, de satisfaire aux obligations qu'elle contracte en vertu du présent décret.

La surtaxe de 0f,25 par tonneau de jauge, instituée par décret du 10 avril 1885, pour prendre fin au plus tard le 1er mai 1895, demeurera applicable jusqu'au 1er mai 1910.

Toutefois, à partir de la promulgation du présent décret, le droit de tonnage de 0f,50 et la surtaxe de 0f,25 seront réduits de moitié en faveur des navires faisant escale à Fécamp après avoir laissé, ou avant de porter dans un autre port français, où est établi un droit local de tonnage, partie de leur cargaison provenant d'un port étranger, ou pour continuer à Fécamp, à destination de l'étranger, un chargement commencé dans un autre port français où est établi un droit local de tonnage.

Art. 3. — Les disponibilités actuellement existantes dans la caisse des droits de tonnage de la chambre de commerce de Fécamp et provenant de perceptions effectuées en vertu des décrets du 6 novembre 1880 et du 10 avril 1885, pourront être affectées, concurremment avec les produits des taxes prorogées par l'article 2, tant à l'extinction des obligations que ladite chambre contracte en vertu du présent décret, que de celles qu'elle a contractées en vertu des deux décrets précités.

Les dépenses et les recettes concernant ces obligations formeront un compte unique.

La perception des droits spécifiés ci-dessus cessera aussitôt après l'entier accomplissement de toutes ces obligations.

. . . .

(N° 14)

[27 août 1889]

Décret autorisant la chambre de commerce de Lorient (Morbihan) à établir et à administrer des grues sur les quais du port de Lorient.

. . . .

Art. 1er. — La chambre de commerce de Lorient (Morbihan) est autorisée à établir et à administrer sur les quais du port de Lorient, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret, des grues pour la manutention des marchandises, le mâtage et le démâtage des navires.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'exploitation de ces engins formeront des comptes et des budgets spéciaux; ces comptes et ces budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou sub-

ventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851 portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du ministre des travaux publics.

Aucune nature nouvelle de dépenses n'y pourra figurer que sur avis conforme du ministre des travaux publics.

. . . .

Installation de grues et de hangars sur les quais du port maritime de commerce de Lorient.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Lorient est autorisée à établir et à administrer dans le port de Lorient, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend des grues pour le chargement ou le déchargement des navires, pour la manutention des marchandises sur les quais, pour le mâtage et le démâtage des navires.

Art. 2 (*comme au type*).

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Les engins que le permissionnaire est tenu dès maintenant de conserver et d'administrer sont les suivants :

1° Sur le quai nord du bassin à flot, une grue fixe à bras d'une force de 5.000 kilogrammes, à double transmission avec frein, chaîne simple et double jambe de force ;

2° Sur le quai nord du port d'échouage, une grue fixe à bras d'une force de 2.000 kilogrammes, avec dispositions semblables à la précédente.

Art. 4. — L'emplacement des appareils fixes, les dispositions et le tracé des voies ferrées destinées au déplacement des appareils mobiles, l'emplacement des bâtiments annexes pour machines à vapeur, accumulateurs et bureaux, le tracé des conduites d'eau, de gaz, etc., sont déterminés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Les emplacements des appareils fixes existants mentionnés à l'article 3 sont

maintenus sur le quai nord du bassin à flot pour le premier et sur le quai nord du port d'échouage pour le second.

Art. 5 à 9 (*comme au type*).

Art. 10 [*comme au type* (1m,00)].

Art. 11 à 13 (*comme au type*).

Art. 14. — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien sont exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

A mesure que les travaux de premier établissement seront terminés, chaque appareil ou groupe susceptible d'être utilisé isolément fera l'objet d'un procès-verbal de récolement dressé par les ingénieurs sur la demande du permissionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, en autorisera, s'il y a lieu, la mise en vigueur.

Art. 15 (art. 16 *du type*).

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 16 à 21 (art. 17 à 22 *du type*).

Art. 22. — Le permissionnaire est soumis aux règlements du port.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le permissionnaire entendu, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement, les mouvements et le fonctionnement des engins établis sur le domaine public.

Il est tenu de déplacer momentanément ses engins, loués ou non, toutes les fois qu'il en est requis soit par les officiers de port, pour les besoins de l'exploitation du port, soit par les ingénieurs du port, pour les réparations à exécuter aux ouvrages de l'État.

Ces déplacements sont ordonnés verbalement aux agents du permissionnaire, qui doivent obtempérer immédiatement aux injonctions des officiers du port et des ingénieurs; faute de quoi, lesdits agents sont personnellement passibles de procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie, et il est procédé d'office à l'exécution des ordres des officiers de port et des ingénieurs, aux frais des contrevenants, sauf recours contre le permissionnaire civilement responsable.

Art. 23 à 26 (art. 26 à 29 *du type*).

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 27 (art. 30 *du type*).

Art. 28. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des appareils sont les suivantes :

1° *Location de la grue à la tonne.*

Colis ou objets divers pesant isolément moins de 500 kilogrammes.

Pour la première tonne de 1.000 kilogrammes, 0f,40.

Pour chaque tonne en sus jusqu'à dix, 0^{f},15.

Pour chaque tonne en sus des dix premières, jusqu'au déchargement complet, 0^{f},10.

Colis ou objets pesant isolément de 500 à 1.000 kilogrammes.

Pour la première tonne de 1.000 kilogrammes, 0^{f},60.

Pour chaque tonne en sus jusqu'à dix, 0^{f},25.

Pour chaque tonne en sus des dix premières jusqu'au déchargement complet, 0^{f},15.

Colis ou objets pesant isolément plus de 1.000 kilogrammes.

Pour chaque colis ou objet de 1.000 à 1.500 kilogrammes, 0^{f},70.

Pour chaque colis ou objet de 1.501 à 2.000 kilogrammes, 1 franc.

Pour chaque colis ou objet de 2.001 à 3.000 kilogrammes, 2 francs.

Pour chaque colis ou objet de 3.001 à 4.000 kilogrammes, 4 francs.

Pour chaque colis ou objet de 4.001 à 5.000 kilogrammes, 6 francs.

Les prix ci-dessus pour colis ou objet de 1.001 à 5.000 kilogrammes seront augmentés de 25 p. 100, quand ils s'appliqueront à l'enlèvement de chaudières ou pièces de machines.

2° Location de la grue pour mâtage et démâtage des navires.

Par mât pour navire au-dessous de 25 tonneaux de jauge légale, 2^{f},50;

Par mât pour navire de 25 à 50 tonneaux, 6 francs;

Par mât pour navire de 51 à 100 tonneaux, 9 francs;

Par mât pour navire de 101 tonneaux et au-dessus, 12 francs.

3° Location de la grue à l'heure ou à la demi-journée.

Il sera perçu deux prix différents pour la location à l'heure ou à la demi-journée d'une grue de 2.000 à 5.000 kilogrammes :

1° Lorsqu'il s'agira de l'enlèvement de fûts, les prix seront fixés, savoir :

Pour une heure, 1^{f},50;

Pour une demi-journée de cinq heures, 6 francs;

Pour une journée de dix heures, 12 francs.

2° Lorsqu'il s'agira de toutes autres marchandises, les prix seront fixés :

Pour une heure, 1^{f},20;

Pour une demi-journée, 5 francs;

Pour une journée, 10 francs.

OBSERVATIONS.

Lorsque les colis ou objets provenant de déchargements faits au moyen de la grue auront été déposés sur le quai et seront repris le même jour pour être chargés sur voitures, il ne sera perçu qu'un demi-droit. En tout cas, et quel que soit le colis à enlever, la rémunération due sera au minimum de 1 franc.

Art. 29. — Les taxes pour l'usage des engins sont dues par celui qui a fait la demande prévue à l'article 17 ci-dessus.

Lorsque les appareils sont donnés en location à l'heure ou à la demi-journée, toute heure ou toute demi-journée commencée est due; néanmoins l'engin est retiré par les agents du permissionnaire dès que le travail est terminé.

Le prix de la première heure est payé d'avance, à titre d'arrhes, lors de la demande d'un engin.

Art. 30 (art. 33 *du type*).

Art. 31 (art. 36 *du type*).

Art. 32 (art. 38 *du type*).

Art. 33 et 34 (art. 37 et 40 *du type*).

TITRE V.

RÉVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 35 et 36 (art. 41 et 42 *du type*).

Art. 37 [art. 43 *du type* (150 francs)].

Art. 38 à 40 (art. 44 à 46 *du type*).

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION, SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 41 à 44 (art. 47 à 50 *du type*).

La durée de l'autorisation est fixée à trente ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 45 [art. 51 *du type* (un mois)].

Art. 46 (art. 52 *du type*).

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 47 et 48 (art. 53 et 54 *du type*).

Art. 49 et 50 (art. 56 et 57 *du type*).

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 15)

[4 janvier 1889]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi visée : 21 *mai* 1836. — (Sieur Maître.)

Transports de plâtre, de coke et de charbon; dégradations reconnues : appréciation du montant de la subvention.

(N° 16)

[4 janvier 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Route nationale. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieur Lanier.)

Art. 32. — *Augmentation ou diminution de plus d'un tiers dans la quantité prévue de certaines natures d'ouvrages. Droit à indemnité reconnu. Renvoi à l'expertise* (*).

Dommages causés à l'entreprise. — Mauvaise direction des travaux; rejet : il n'est pas établi que les ingénieurs auxquels appartient la direction des travaux aient outrepassé leurs droits.

Fausses manœuvres. — Frais de dépose et de repose de dalles, conséquence d'une première exécution reconnue défectueuse. Rejet.

Art. 18. — *Faux frais de l'entreprise. — Le déblaiement des matériaux encombrant la ligne d'opérations, la location d'un*

(*) Rapp., 29 décembre 1876, Chevalier. (*Ann.*, 1878, p. 1691.)

port pour recevoir les approvisionnements, l'assemblage et la pose des gardes-corps rentrent dans les faux frais.

Ordre écrit. — Substitution de pierres de taille aux moellons prévus; pas d'ordre écrit. Rejet.

Prix. — Frais de transport compris dans le prix de la démolition. Rejet.

I. Sur les conclusions *tendant à l'allocation d'une indemnité de* 9.629f,05 *pour le préjudice éprouvé par suite d'augmentations ou de diminutions de plus d'un tiers dans les quantités prévues au détail estimatif;*

En ce qui concerne les maçonneries de moellons neufs et les maçonneries de moellons vieux :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les quantités exécutées pour ces deux natures d'ouvrages diffèrent de plus d'un tiers en plus ou en moins des quantités portées au détail estimatif; qu'il en est encore de même en ce qui concerne d'une part les enduits en ciment et les rocaillages et d'autre part les scellements en plomb ou en ciment; — que ces modifications, dans le cas où il serait établi qu'il en est résulté un préjudice pour l'entrepreneur, seraient de nature à ouvrir à son profit un droit à indemnité par application de l'article 32 des clauses et conditions générales; mais qu'il ne saurait être, en l'état, statué sur cette indemnité et qu'il y a lieu de renvoyer à des experts la mission de rechercher si un préjudice a été subi par l'entrepreneur et quelle en a été l'importance;

II. *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité pour préjudice causé par la mauvaise direction des travaux et les fausses manœuvres des agents de l'administration :*

En ce qui concerne l'allongement des radiers qui aurait dû être ordonné avant celui des tabliers des ponts, et les approvisionnements de matériaux prescrits intempestivement :

Considérant que la direction des travaux est réservée aux ingénieurs et qu'il leur appartient d'en régler l'ordre en fixant les délais de leur exécution; que le requérant ne justifie pas que les ingénieurs aient outrepassé leur droit, et que, de ce chef, ses réclamations doivent être rejetées;

En ce qui concerne les frais de dépose et de repose des dalles des parapets :

Considérant que, ces frais étant la conséquence d'une première exécution reconnue défectueuse, c'est avec raison que le conseil de préfecture les a laissés à la charge de l'entrepreneur;

En ce qui concerne la substitution de pierres de taille aux moellons dans la construction des angles du pont n° 2 :

Considérant que le requérant ne produit aucun ordre de service lui enjoignant cette substitution; que, dès lors, il n'a droit de ce chef à aucune indemnité;

En ce qui concerne le transport de la pierre cassée provenant des matériaux de démolition :

Considérant que le prix porté au bordereau pour démolitions de vieilles maçonneries comprend les frais de transport et que le requérant n'est pas fondé à demander une augmentation de ce prix;

En ce qui concerne : 1° les frais de déblaiement tant des matériaux encombrant la ligne d'opérations que des pierres et terres provenant de démolitions qu'il a fallu enlever pour déposer les approvisionnements de grès cassé; et 2° le remboursement du prix de location d'un port pour recevoir les enrochements immergés au pont de Tournus :

Considérant que ces dépenses rentrent dans la catégorie des frais et faux frais qui doivent demeurer à la charge de l'entrepreneur, conformément à l'article 18 des clauses et conditions générales.

III. *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité pour travaux non prévus au détail estimatif et sujétions spéciales :*

En ce qui concerne l'emploi en remblai des terres provenant de fondations des murs :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le requérant a exécuté dans son seul intérêt ce travail pour lequel il ne justifie d'aucun ordre écrit;

En ce qui concerne l'exécution d'une courbe à l'extrémité d'un des murs de soutènement :

Considérant que le requérant n'est pas fondé à réclamer une indemnité à raison de ce travail qui était prévu au marché;

En ce qui concerne la construction de deux quarts de cône en amont du pont n° 8 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la maçonnerie de ces deux quarts de cône ne diffère pas de la maçonnerie ordinaire et n'a donné lieu pour l'entrepreneur à aucune sujétion particulière; qu'il suit de là que le sieur Lanier n'est pas fondé à réclamer de ce chef un autre prix que celui qui lui a été payé;

En ce qui concerne l'exécution en saillie des bandeaux en ciment sur les têtes des ponts :

Considérant que le requérant ne justifie pas que ce travail ait

entraîné pour lui aucune sujétion dont il doive lui être tenu compte;

En ce qui concerne les modifications apportées dans l'exécution du profil type de certains murs de soutènement :

Considérant qu'il n'est pas établi que les travaux résultant de ces modifications aient dépassé les quantités prévues au devis;

En ce qui concerne l'assemblage et la pose des gardes-corps :

Considérant que le prix de 0f,80 porté au n° 31 du bordereau comprend tout à la fois celui du fer et les frais de mise en place; qu'ainsi l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer un supplément de prix pour assemblage et pose de ces gardes-corps... (Renvoi du sieur Lanier devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à une expertise sur l'existence et l'étendue du préjudice qu'il aurait éprouvé par suite d'augmentation ou de diminution de plus d'un tiers dans les quantités portées au détail estimatif. Surplus rejeté. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens pour deux tiers à la charge du sieur Lanier et pour un tiers à celle de l'État.)

(N° 17)

[4 janvier 1889]

Travaux publics communaux. — Lycée. — Décompte. — (Ville de Cherbourg contre sieurs Courtignon et Roussel.)

Augmentation des travaux. Abandon des chantiers. — Lorsque l'augmentation des travaux, par suite de l'insuffisance des devis, dépasse notablement le montant de l'adjudication, l'entrepreneur ne commet pas une faute en suspendant les travaux après de nombreuses et vaines réclamations (*).

Dommages-intérêts.

Bien que le marché stipule que l'administration ne sera pas responsable du retard occasionné par un autre entrepreneur, la ville est responsable de ce retard lorsqu'il est dû à une insuffisance du devis.

Erreur matérielle dans le décompte résultant de ce qu'il n'a pas été tenu compte de la surenchère de l'adjudication. Rectification par le Conseil d'État.

(*) Rapp., 24 juin 1887, Renaud. (*Ann.*, 1888, p. 177.)

Résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur dont les travaux n'ont pu être exécutés que jusqu'à concurrence des deux tiers dans le délai prévu par suite de l'insuffisance des devis concernant une autre entreprise à laquelle celle du requérant était subordonnée et qui a été contraint d'abandonner ses chantiers par suite du chômage.

Retenue de garantie. Intérêts. Réception provisoire.

Lorsque la garantie est due pendant un an après la réception provisoire, la ville peut opérer une retenue de garantie jusqu'à l'expiration de ce délai, et les intérêts de cette retenue ne peuvent courir du jour de la demande en justice qui se produit avant l'année de la réception provisoire.

Intérêts du solde du décompte dus à partir de la demande en justice.

— Décidé que la réception provisoire résultait du rapport des experts décidant que les travaux étaient en état d'être reçus (*).

Taille de pierre. — Décidé que, si la taille entière, ravalement compris, n'a pas été exécutée, l'entrepreneur a exécuté un travail préparatoire qui doit être rémunéré.

EN CE QUI TOUCHE *la résiliation des deux entreprises du sieur Courtignon :*

Considérant qu'il résulte que les retards qui se sont produits ont eu pour cause l'incertitude qui a régné, par la faute de la municipalité de Cherbourg, sur les travaux à exécuter en vue du chauffage, et la lenteur avec laquelle s'est opérée la fourniture des solives en fer; que cette dernière cause de retard n'est pas imputable à l'entrepreneur des travaux de ferronnerie, mais à l'architecte de la ville qui avait rédigé un devis insuffisant pour ces travaux; que, par suite, l'administration municipale n'est pas fondée, pour décliner toute responsabilité envers le sieur Courtignon, à se prévaloir des clauses additionnelles du marché, aux termes desquelles le préjudice causé à un entrepreneur, par le fait d'un autre entrepreneur, n'ouvre au premier aucun droit a indemnité contre la ville;

Considérant, en ce qui concerne l'entreprise des légers ouvrages, qu'elle n'était, d'une part, qu'un accessoire de la première entreprise, et que l'ajournement de ces ouvrages a été la conséquence de la suspension des travaux de terrassement et de maçonnerie; que, d'autre part, la ville ne justifie pas qu'en cours d'exécution

(*) Rapp., 27 janvier 1888, commune de Basville. (*Ann.*, 1888, p. 871.)

des travaux, l'entrepreneur ait pris l'engagement, sous certaines conditions qui auraient été acceptées par la ville, de ne demander à aucune époque la résiliation de son marché;

Considérant qu'il résulte du rapport d'expertise, qu'à raison des faits ci-dessus mentionnés, moins des deux tiers des travaux étaient exécutés, à l'époque où, d'après les stipulations du marché, ils auraient dû être entièrement terminés; et que l'entrepreneur, en présence du chômage de ses chantiers, s'est vu dans la nécessité de les abandonner; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que le sieur Courtignon était fondé à demander la résiliation de son entreprise, et la réparation du préjudice résultant pour lui de cette résiliation;

En ce qui touche la fixation des indemnités dues à l'entrepreneur pour résiliation :

Considérant que la ville n'établit pas que le conseil de préfecture en évaluant les indemnités dues au sieur Courtignon, conformément aux bases arrêtées d'un commun accord par les experts, en ait fait une appréciation exagérée;

Sur les conclusions de la ville tendant à faire condamner le sieur Roussel, entrepreneur des travaux de ferronnerie, à la garantie des condamnations prononcées contre elle :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que dès le mois d'octobre 1883, il était certain qu'à raison de l'insuffisance des prévisions du devis, les travaux restant à exécuter par le sieur Roussel, d'après les plans définitivement approuvés, joints à ceux qui avaient été faits conformément aux ordres reçus, dépasseraient notablement le montant de l'adjudication; qu'à cette époque, et après de nombreuses et vaines réclamations, le sieur Roussel a suspendu ses travaux; que, dans ces circonstances, aucune faute ne lui est imputable, et qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter le recours en garantie de la ville de Cherbourg;

En ce qui concerne le décompte de l'entreprise des travaux de maçonnerie :

Sur les conclusions de la ville tendant à ce qu'il soit décidé qu'aucun prix spécial n'est dû pour taille de pierres de Caen; et subsidiairement à ce que l'indemnité de 5f,50 par mètre, allouée par l'arrêté attaqué, soit réduite à 2 francs :

Considérant qu'aux termes de l'article 40 du devis, la taille des parements vus doit être rémunérée, en dehors du prix du mètre cube de maçonnerie, et qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport d'expertise, que, si l'entrepreneur n'avait pas achevé la taille desdites pierres, ravalement compris, il avait exécuté un

travail préparatoire dont la ville de Cherbourg ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une appréciation exagérée, en l'évaluant à 5f,50 par mètre superficiel; qu'il y a lieu, par suite, de rejeter, de ce chef, la demande de la ville;

En ce qui concerne la fixation du solde des entreprises du sieur Courtignon :

Considérant que la conseil de préfecture a homologué le décompte dressé par les experts, à l'exception d'un article sur lequel il a ordonné une expertise complémentaire; mais que, dans le calcul opéré pour retrancher du montant total du décompte la somme correspondante audit article, il a omis de tenir compte de la surenchère de l'adjudication, montant à 432f,85, sur la somme de 8,657 francs; que, de ce qui précède, il résulte que c'est par suite d'une erreur matérielle que le solde des entreprises du sieur Courtignon a été fixée à 14.867f,47, et qu'il y a lieu de le réduire à 14.434f,62, sans préjudice des sommes auxquelles le sieur Courtignon serait reconnu avoir droit pour taille préparatoire des pierres de Caen;

En ce qui concerne les sommes retenues à titre de garantie et les intérêts desdites sommes :

Considérant que les retenues de garanties devaient atteindre le dixième du montant des travaux, d'après le cahier des charges de l'entreprise, et qu'elles ont été ramenées à la somme de 15.000 francs par une délibération du conseil municipal de Cherbourg, du 19 février 1884;

Considérant qu'en présence des dispositions du cahier des charges, fixant à un an le délai de garantie à compter de la réception provisoire des travaux, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé qu'aucune retenue de garantie ne serait opérée par la ville, et qu'il a adopté comme point de départ des intérêts du solde de l'entreprise, inférieur au montant desdites retenues, la date de l'introduction de l'instance qui a suivi immédiatement l'interruption des travaux;

Mais, considérant qu'il résulte du rapport d'expertise en date du 13 février 1885, qu'à cette dernière date, les travaux étaient en état d'être reçus; que cette vérification équivalait à la réception provisoire des travaux; qu'ainsi le délai de garantie expirait le 13 février 1886, et qu'il y a lieu de décider que les sommes restant dues au sieur Courtignon, jusqu'à concurrence de 15.000 francs, porteront intérêts à partir du 13 février 1886;

En ce qui concerne les intérêts des sommes autres que les 15.000 francs de garantie :

Considérant que le sieur Courtignon a demandé les intérêts devant le conseil de préfecture dans sa requête introductrice d'instance, dès le 21 août 1884 ; qu'il a droit, dès lors, à partir de cette date, aux intérêts desdites sommes ;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts des intérêts ont été demandés par le sieur Courtignon, le 3 avril 1886, le 5 août 1887 et le 23 août 1888 ; que, par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit à la première de ces demandes, en ce qui concerne seulement les intérêts dus à partir du 21 août 1884, et aux demandes subséquentes en ce qui concerne tous les intérêts dus au sieur Courtignon... (Le solde restant dû au sieur Courtignon par la ville de Cherbourg, fixé à 14.867f,47 par l'arrêté attaqué, est ramené à 14.434f,62, sans préjudice des sommes auxquelles le sieur Courtignon serait reconnu avoir droit, pour taille préparatoire de pierres de Caen, et de celles qui lui sont allouées, à titre d'indemnité de réalisation. Les sommes représentant le montant des retenues de garantie qui doivent être restituées au sieur Courtignon, en vertu de l'arrêté attaqué, porteront intérêts à son profit à partir du 13 février 1886 ; les intérêts des autres sommes dues à l'entrepreneur courront à son profit à partir du 21 août 1884. Les intérêts courant du 21 août 1884 seront capitalisés au 3 avril 1886, pour porter eux-mêmes intérêts à partir de cette date ; tous les intérêts seront capitalisés de nouveau pour porter intérêts à partir des 5 août 1887 et 23 août 1888. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la ville de Cherbourg, ainsi que sa demande en garantie contre le sieur Roussel rejetés. Dépens à la charge de la ville.)

(N° 18)

[4 janvier 1889]

Travaux publics. — Dommages. — Expertise. — (Ministre des travaux publics contre Beaudoin.)

Lorsqu'il s'agit d'apprécier les dommages causés par les travaux publics de l'État (dans l'espèce, l'écluse d'un canal de navigation), le conseil de préfecture ne peut pas ordonner que l'expertise sera confiée à trois experts. — Il doit être procédé

par deux experts et en cas de désaccord par le tiers expert de droit.

VU LE RECOURS du Ministre des travaux publics... tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer — un arrêté du conseil de préfecture du Morbihan, du 14 mars 1888, en ce que, statuant sur la demande d'indemnité formée par le sieur Beaudoin pour dommages causés au moulin dont il est propriétaire, par le défaut d'entretien d'une écluse établie sur le canal de Nantes à Brest, ledit conseil a décidé qu'il serait procédé à l'expertise prescrite par la loi du 16 septembre 1807 par trois experts, lesquels seraient nommés, l'un par le sieur Beaudoin, l'autre par l'État, le troisième par le conseil de préfecture même; — *Ce faisant, attendu* que s'agissant dans la cause de l'évaluation de dommages résultant de travaux publics, la tierce expertise devait être attribuée de droit à l'ingénieur en chef de service, par application de l'article 56 de la loi précitée; décider qu'il sera procédé à la tierce expertise, si elle est nécessaire, par l'ingénieur en chef du canal de Nantes à Brest (2e section);

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807; article 56;

CONSIDÉRANT que l'expertise prescrite par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 pour l'évaluation des dommages causés par l'État, doit être confiée à deux experts nommés, l'un par le propriétaire, l'autre par l'État; que ce n'est qu'en cas de désaccord entre eux qu'il y a lieu de recourir à une tierce expertise, à laquelle il appartient de droit à l'ingénieur en chef du service de procéder;

Considérant que les dommages à raison desquels le conseil de préfecture du Morbihan a ordonné l'expertise, auraient pour cause le défaut d'entretien de l'écluse de Carmenai établie sur la 2e section du canal de Nantes à Brest; qu'ainsi, en portant à trois le nombre des experts, le conseil de préfecture a contrevenu aux dispositions de l'article 56 de la loi sus-visée; qu'il y a lieu, en conséquence, de prononcer de ce chef l'annulation de l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé en tant que le conseil de préfecture du Morbihan a décidé que l'expertise serait confiée à trois experts au lieu de deux. Les parties renvoyées devant ledit conseil pour être statué ce qu'il appartiendra, après qu'il aura été procédé à l'expertise et s'il y a lieu à la tierce expertise, dans les conditions prescrites par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807.)

(N° 19)

[11 janvier 1889]

Chambres de commerce. — Capacité légale. — Concession de travaux publics. — Interprétation. — Caractère de décision ministérielle. — (Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.)

Les chambres de commerce ont la capacité légale pour établir sur les quais d'un port et donner en location des hangars publics destinés à abriter les marchandises, et des appareils hydrauliques pour le transbordement des marchandises — (Article 14 du décret du 3 septembre 1851) (1re esp.) (*).

(*) Voyez les observations de M. Le Vavasseur de Précourt dans la *Revue générale d'administration*, t. XXXV; 1889, t. II, p. 56.

L'article 14 de l'ordonnance du 16 juin 1832, qui a passé intégralement dans l'article 14 du décret-loi du 3 septembre 1851, porte : « Les établissements créés pour l'usage du commerce, comme les magasins de sauvetage, entrepôt, conditionnement pour les soies, cours publics pour la propagation des connaissances commerciales et industrielles, sont administrés par les chambres de commerce, s'ils ont été formés au moyen de contributions spéciales sur les commerçants. L'administration de ceux de ces établissements qui ont été formés par dons, legs ou autrement, peut leur être remise d'après le vœu des souscripteurs et donateurs. Enfin, cette administration peut leur être déléguée pour les établissements de cette nature qui seraient créés par l'autorité. »

Le décret du 6 juillet 1883, autorisant la chambre de commerce de Marseille à établir et à exploiter un système d'appareils hydrauliques sur les quais du port pour le transbordement des marchandises, constitue-t-il une violation de l'article 14 du décret de 1851 sur la capacité légale des chambres de commerce? La question présentait une grande importance, car depuis quelques années il est intervenu de très nombreux décrets en Conseil d'État, qui ont autorisé les chambres de commerce à établir et à exploiter tout ou partie de l'outillage des ports maritimes. Le Conseil d'État, statuant au contentieux, en rejetant le recours, a ratifié la jurisprudence de l'Assemblée administrative; au surplus, la question ne semblait pas présenter de difficultés.

Il résulte, en effet, du texte de l'article 14 du décret législatif de 1851, que les chambres de commerce sont constituées mandataires du commerce et de l'industrie pour la gestion et l'administration de certains services : elles administrent les bourses de commerce, mais elles peuvent organiser et gérer certains autres établissements : *entrepôts de douanes* (Voy. notamment décret du 1er juin 1881, chambre de commerce de Bordeaux); *bureaux de conditionnement des soies* (Voy. notamment décret du 12 septembre 1861, chambre de commerce de Lyon); *cours publics* pour la propagation des connaissances industrielles et commerciales (Voy. notamment décret du 8 avril 1880, chambre de commerce de Paris, École des hautes études). — Enfin, elles peuvent

Le concessionnaire de docks et entrepôts dans un port n'est pas recevable à demander au Conseil d'État l'annulation pour excès de pouvoirs d'un décret qui lui causerait un préjudice, en accordant à une chambre de commerce une autorisation parallèle d'exploiter l'outillage d'un port en contravention aux conditions du traité qu'il considère comme lui conférant un monopole. — C'est au conseil de préfecture et en particulier au Conseil d'État qu'il appartient de statuer sur ce litige, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII (1re *esp.*).

La dépêche par laquelle le Ministre des travaux publics refuse de faire droit à une demande en indemnité formée contre l'État, à raison de retards apportés par l'administration dans la remise de terrains compris dans une concession de travaux publics, ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'État. — Cette dépêche ne fait pas obstacle à ce que le requérant fasse valoir son choix devant l'autorité compétente (2e *esp.*).

La dépêche par laquelle le Ministre des travaux publics adresse à une compagnie concessionnaire une mise en demeure tendant à l'exécution d'une clause de son marché, ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'État pour excès de pouvoirs. En admettant que cette mise en demeure donne ouverture à un recours contentieux, l'action ne pourrait être engagée que devant la juridiction compétente (3e *esp.*).

être concessionnaires d'une grande partie de l'outillage des ports. Cet outillage joue un rôle considérable dans la marine marchande : il ne suffit pas, en effet, de créer des bassins, des quais, il faut les munir d'agrès pour faciliter le chargement et le déchargement des navires. C'est ainsi que des décrets en Conseil d'État ont autorisé les chambres de commerce à construire des formes de radoub, des bassins de carénage, des appareils de lestage, de halage et des services de remorquage, des grues, hangars, abris, bascules, etc. [Voy. notamment décret du 15 mars 1881, chambre de commerce de Bordeaux (*Ann.* 1881, p. 720); décret du 10 octobre 1881, chambre de commerce de Morlaix (*Ann.* 1882, p. 346); décret du 28 août 1888, chambre de commerce de Honfleur (*Ann.* 1889, p. 377); décret du 1er août 1888, chambre de commerce de Caen (*Ann.* 1889, p. 182)]. — Des décrets rendus dans la forme de règlements d'administration publique déterminent les tarifs des taxes à percevoir sur les commerçants qui se servent de l'outillage. La tendance actuelle est de donner aux chambres de commerce la préférence sur l'industrie privée pour l'exploitation de cet outillage. En effet, celles-ci agissent sans esprit de lucre, et comme elles ne font pas de bénéfices, leur gestion est plus économique. Des décrets récents ont même consacré un système qui consiste à concéder à la chambre de commerce tout l'outillage du port. [(Voy., en ce sens, le décret du 22 septembre 1883, port de Calais; décret du 28 août 1888, port de Dunkerque (*Ann.* 1889, p. 253); décret du 28 août 1888, port de Honfleur (*Ann.* 1889, p. 277).]

1re Espèce. — (*Compagnie des docks et entrepôts de Marseille*).

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont fondés sur les mêmes motifs et qu'il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

Considérant que la compagnie des docks et entrepôts de Marseille défère au Conseil d'État pour excès de pouvoirs : 1° un décret du 20 juin 1882, autorisant la chambre de commerce de Marseille à emprunter une somme de 2.700.000 francs en vue de faire face aux dépenses nécessaires pour construire et exploiter pendant trente-six ans, conformément aux décrets antérieurs du 7 juillet 1880 et du 1er juin 1882, des hangars publics sur les quais, môles et traverses du bassin de la Gare maritime et du bassin National; 2° un décret du 6 juillet 1883 autorisant la chambre de commerce à établir et à exploiter, pendant le même temps et sur les mêmes points, un système d'appareils hydrauliques pour le transbordement des marchandises; 3° un décret du 27 juillet 1883 autorisant la chambre de commerce à emprunter une somme de 2.300.000 francs en vue de faire face aux dépenses prévues par le décret précité du 6 du même mois; 4° un décret du 22 août 1885 autorisant la chambre de commerce à emprunter une somme de 2.750.000 francs pour s'acquitter de l'engagement par elle pris de fournir à l'État la somme nécessaire pour l'exécution des travaux d'établissement des voies ferrées destinées à desservir les quais, môles et traverses précités et à percevoir sur les marchandises transportées et par l'intermédiaire de la compagnie chargée de l'exploitation des voies ferrées, une taxe dont le produit sera exclusivement affecté au service de l'emprunt, ensemble et en tant que de besoin, un décret du 5 du même mois déclarant d'utilité publique l'exécution des travaux dont il s'agit;

Considérant que la compagnie requérante soutient à l'appui de ses pourvois, d'une part, que les autorisations données à la chambre de commerce de Marseille la mettraient en possession d'une exploitation commerciale qu'elle n'aurait pas capacité légale pour exercer et porteraient ainsi atteinte à la liberté du commerce et de l'industrie, d'autre part que les décrets attaqués auraient méconnu le droit exclusif qu'aurait la compagnie en vertu de sa concession, à l'exploitation de tout dock-entrepôt situé à Marseille, au nord de l'ancien port et, par suite, ouvriraient tout au moins en sa faveur un droit à indemnité;

En ce qui touche les décrets des 5 et 22 août 1885 :

Considérant qu'aucun grief spécial n'est invoqué contre le décret du 5 août 1885, attaqué seulement en tant qu'il y aurait connexité entre lui et celui du 22 du même mois; que ce dernier décret n'attribue à la chambre de commerce de Marseille aucune intervention dans l'administration des voies ferrées à établir par l'État; qu'ainsi, et en ce qui le concerne, le moyen tiré du défaut de capacité légale de la chambre de commerce manque en fait;

En ce qui touche les décrets des 20 *juin* 1882, 6 *et* 27 *juillet* 1883 :

Considérant, d'une part, que des diverses dispositions des cahiers des charges annexés auxdits décrets, il résulte que la chambre de commerce est uniquement chargée de l'établissement sur des dépendances du domaine public et de l'entretien des hangars et d'engins mis à la disposition du public moyennant un prix de location destiné à couvrir ses dépenses, mais non de la manœuvre de ces engins, de la manutention et de la garde des marchandises; que l'administration confiée dans ces conditions à la chambre de commerce et ce, pendant un temps limité après lequel les hangars et l'outillage doivent faire retour à l'État, rentre dans les prévisions de l'article 14 du décret du 3 septembre 1851;

Considérant, d'autre part, que la prétendue violation d'un contrat ne saurait donner ouverture à un recours pour excès de pouvoirs; qu'il appartient seulement à la partie qui se croirait lésée de porter son action devant la juridiction compétente pour statuer sur les droits et obligations dérivant du contrat... (Rejet.)

2ᵉ Espèce. — (*Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.*)

Considérant que la dépêche par laquelle le Ministre des travaux publics a refusé de faire droit à la demande en indemnité formée par la compagnie concessionnaire des docks et entrepôts de Marseille, ne fait pas obstacle à ce que ladite compagnie porte sa réclamation devant le conseil de préfecture compétent, aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII pour statuer sur les difficulés concernant le sens et l'exécution des marchés de travaux publics et que ladite demande ne peut être portée directement devant le Conseil d'État... (Rejet.)

3ᵉ Espèce. — (*Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.*)

Vu la requête de la compagnie des docks et entrepôts de Marseille... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — une décision du Ministre des travaux publics, du

18 mai 1886 et portant qu'il est dans les obligations de la compagnie d'exploiter l'entrepôt des pétroles; qu'elle doit se procurer, à ses frais, l'emplacement nécessaire et soumettre en conséquence à l'administration des dispositions suffisantes pour assurer l'exploitation, le jour où il sera donné suite à l'expropriation dont est frappé l'emplacement sur lequel est établi provisoirement l'entrepôt des pétroles; attendu que, si la compagnie a provisoirement établi l'entrepôt des pétroles sur des terrains dépendant de son domaine privé, elle n'était pas tenue de le faire et qu'alors même qu'il serait reconnu qu'elle est obligée d'exploiter cet entrepôt, ce qu'elle se réserve de contester quand l'administration aura fait connaître les motifs de sa prétention à cet égard, aucune disposition du cahier des charges ne met à sa charge les acquisitions de terrains; que c'est au contraire l'État qui doit fournir les parcelles comprises dans la concession et définies à l'article 8 dudit cahier et qu'il ne peut exiger qu'elle affecte au service de l'entrepôt des terrains situés en dehors du périmètre ainsi déterminé;

CONSIDÉRANT qu'en admettant que la mise en demeure adressée par le Ministre des travaux publics à la compagnie concessionnaire des docks et entrepôts de Marseille constitue une décision susceptible de donner ouverture en l'état à un débat par la voie contentieuse, cette action ne pourrait être engagée que devant la juridiction compétente pour statuer sur les difficultés concernant le sens et l'exécution des clauses du marché et ne pouvait être portée directement devant le Conseil d'État par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872. — (Rejet.)

(N° 20)

[11 janvier 1889]

Communes. — Rues et places. — Décret du 26 mars 1852. — Travaux publics communaux. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — (Sieur Fachan.)

La disposition de l'article 2, § 1er, du décret du 26 mars 1852 (étendu à la ville de Toulouse), aux termes de laquelle dans tout projet d'expropriation pour l'élargissement, le redressement ou la formation des rues, l'administration aura la faculté de comprendre la totalité des immeubles atteints, lorsqu'elle jugera

que les parties restantes ne sont pas d'une étendue ou d'une forme qui permette d'y élever des constructions salubres, n'est pas applicable, une fois que l'opération de voirie, résultant de l'ouverture d'une nouvelle rue, est terminée. — En conséquence, est annulé, pour excès de pouvoirs, un décret du 29 décembre 1886, déclarant d'utilité publique l'occupation par la ville d'une parcelle considérée comme impropre à recevoir une construction salubre plus de vingt ans après le décret déclarant d'utilité publique l'ouverture de la rue.

(N° 21)

[11 janvier 1889]

Communes. — Chemins vicinaux. — Traverses. — Alignement. — Anticipation. — (Commune de Fillières contre s^r Thirion.)

Reconstruction d'un mur longeant un chemin vicinal ordinaire dans la traverse d'un village, empiétant légèrement sur l'alignement de l'ancien mur démoli — dans l'espèce, pas de contravention; la commission départementale, en classant ledit chemin, n'en a pas fixé les limites, qui n'ont jamais été déterminées en fait. Relaxe.

(N° 22)

[11 janvier 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Construction de baraquements. — Compétence. — Recours contentieux et excès de pouvoirs. — (Sieur Rouard.)

La décision par laquelle le Ministre de la guerre refuse d'allouer à un entrepreneur l'indemnité à laquelle il prétend avoir droit, à raison de la détérioration et de la perte de son matériel, survenues entre l'arrêté qui condamnait l'État à le reprendre et la décision infirmative du Conseil d'État n'est pas susceptible d'être déféré directement au Conseil d'État (*). — *Le*

(*) Rapp., 16 novembre 1883, Rouard, p. 823. (Rec. *des Arr. du C. d'État.*)

litige n'est qu'un incident dudit règlement, le conseil de préfecture est seul compétent, sauf appel au Conseil d'État (*).

Vu la requête du sieur Rouard... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 8 mai 1885, par laquelle le Ministre de la guerre a refusé de lui allouer une indemnité pour la détérioration et la perte d'une partie de son matériel au cours de l'instance engagée entre le requérant et l'État à l'occasion du règlement de son entreprise; — *Ce faisant, attendu* que la perte et la détérioration d'une partie du matériel laissé par le sieur Rouard sur les chantiers de l'entreprise engagent la responsabilité de l'État, soit que les dégradations ou les déprédations commises au préjudice de l'entrepreneur aient été le fait des troupes cantonnées au camp du Ruchard, soit qu'elles doivent être imputées à des tiers qui auraient pénétré dans le camp; que, d'une part, en effet, c'est un défaut de surveillance de la part des agents de l'État, qui a été la cause des pertes signalées par l'entrepreneur, et que, d'autre part, l'administration de la guerre a empêché le sieur Rouard de prendre les mesures nécessaires en vue de la conservation de son matériel; attendu qu'il résulte d'un constat auquel il a été procédé en présence d'un officier du génie, que les pertes subies de ce chef s'élèvent à la somme de 13.845f,35; condamner l'État à payer au requérant la somme de 13.845f,35 avec intérêts, à compter du 22 mars 1885, et intérêts des intérêts; condamner en outre l'État aux dépens;

Vu les observations du Ministre de la guerre... tendant au rejet du pourvoi par le motif qu'il résulte de l'arrêt du Conseil d'État du 16 novembre 1883 que l'État n'était pas tenu de reprendre le matériel de l'entreprise, et que par suite la garde du matériel à partir de la résiliation de l'entreprise restait à la charge de l'entrepreneur; que, d'une part, le sieur Rouard n'établit pas qu'il

---

(*) La question était délicate. L'action intentée par le requérant tendait à faire décider que l'État était pécuniairement responsable des faits et actes de l'administration de la guerre. On pouvait soutenir, non sans apparence de raison, que s'agissant de statuer sur une question de responsabilité, le Conseil était compétent pour connaître de l'appel de la décision du ministre, d'autant plus que la réclamation ne se rattachait pas étroitement au règlement des travaux, mais à des faits postérieurs à leur exécution intervenus pendant l'instance engagée entre l'entrepreneur et l'État devant la juridiction administrative. — Rap. sur les frais de garde, 6 août 1881, Dessolier (*Ann.* 1881, p. 1424); — 18 novembre 1881, Monjalon (*Ann* 1882, p. 1347); — sur la responsabilité en cas de déprédation, 3 août 1877, Joré-Beaujeu, p. 801 et les renvois (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*).

ait été empêché par l'administration de la guerre de veiller à la conservation dudit matériel, et que, d'autre part, il ne justifie pas que des dégradations aient été commises à son préjudice par les troupes; qu'ainsi la responsabilité de l'État ne saurait être engagée, à raison des détériorations ou des pertes alléguées par le sieur Rouard; qu'au surplus la demande du sieur Rouard n'est pas recevable et qu'elle aurait dû être portée devant le conseil de préfecture comme se rattachant à la liquidation de son entreprise de travaux publics;

Vu la décision du Conseil d'État statuant au contentieux, du 16 novembre 1883;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT que la réclamatiou formée par le sieur Rouard tendait à l'allocation d'une indemnité, pour la perte ou la détérioration de son matériel, survenues après la résiliation de son marché, et notamment pendant la période écoulée entre l'arrêté du conseil de préfecture qui a condamné l'État à reprendre ce matériel, et la décision du Conseil d'État, qui, réformant cet arrêté, a laissé ce matériel à la charge de l'entrepreneur; qu'ainsi la demande du requérant se rattache au règlement de son entreprise, et n'est qu'un incident des difficultés auxquelles il a donné lieu; qu'il suit de là que c'est devant le conseil de préfecture, seul compétent pour en connaître, que le sieur Rouard devait porter sa demande, et qu'il n'est pas recevable à déférer au Conseil d'État, par la voie contentieuse, la dépêche par laquelle le Ministre de la guerre s'est refusé à reconnaître son droit à indemnité... (Rejet.)

(N° 23)

[11 janvier 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Construction de baraquements. — Résiliation. — (Sieur Rouard.)

Indemnité de résiliation allouée par l'entrepreneur à un cantinier. Remboursement par l'État de cette indemnité (*).

(*) Voy. 16 novembre 1883, Rouard, p. 823 (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*).

(N° 24)

[11 janvier 1889]

Travaux publics. — Dommages. — Rues et places. — Travaux de nivellement et de redressement. — Difficultés d'accès. — Perte de clientèle. — Propriétaire. — Locataire. — Compensation de plus-value. — (Sieurs Garreau et Dupuy contre ville de Nantes.)

Dommages causés à un immeuble par l'exécution de travaux de redressement et de nivellement d'une rue ; diminution des facilités d'accès à la maison placée en contre-bas de 2 mètres de la nouvelle voie à laquelle elle se trouve reliée par deux rampes situées aux extrémités d'une ruelle étroite de 2m,50 de large. Fixation de l'indemnité : absence de plus-value : pas de compensation (Garreau, 1re esp.) (*).

Travaux d'exhaussement d'une rue mettant en contre-bas d'un mètre les magasins de vente dans lesquels le requérant exerce la profession de marchand de vins en demi-gros et en détail; diminution des facilités d'accès; perte de clientèle : fixation de l'indemnité (Dupuy, 2e esp.) (**).

1re Espèce. — (*Sieur Garreau contre ville de Nantes.*)

Vu la requête présentée par le sieur Garreau... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 3 avril 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure ne lui a accordé qu'une indemnité de 2.700 francs à raison des dommages causés aux deux maisons qu'il possède à Nantes, rue de l'Hermitage, nos 6 et 8, par les travaux de nivellement exécutés par la ville; — *Ce faisant, attendu* que l'indemnité allouée au requérant, par le motif que ses maisons ont été placées en contre-bas de la voie publique, exposées à l'invasion des eaux, et rendues

(*) Sur la plus-value, Voy. 16 avril 1886, Radiguet (*Ann.* 1886, p. 647), et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt; — 1er avril 1887, Ville de Paris (*Ann.* 1888, p. 94); — 13 janvier 1888, Dorbec, p. 16. (*Rec. des Arr. du C. d'État.*)

(**) Sur la perte de clientèle, Voy. 14 décembre 1883, Ministre des travaux publics (*Ann.* 1884, p. 706).

d'un accès difficile, est insuffisante; que le conseil de préfecture aurait dû accorder en outre une indemnité au sieur Garreau à raison des dommages résultant de l'établissement défectueux de bouches d'égout, ainsi que la démolition, sans précaution, d'une maison voisine; qu'enfin, c'est à tort que le dommage causé a été compensé avec la plus-value qui serait résultée de la démolition, opérée dès 1867, de maisons situées de l'autre côté de la rue; accorder au sieur Garreau une indemnité de 17.600 francs, avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens;

Vu les observations en défense présentées pour la ville de Nantes..., tendant au rejet du pourvoi avec dépens...;

Vu l'article 1154 du Code civil;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, et celle du 16 septembre 1807, notamment l'article 54;

Considérant que le sieur Garreau n'établit pas que la démolition par la ville de Nantes d'une maison contiguë à ses immeubles ait causé à ceux-ci un dommage dont il lui soit dû réparation; qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert qu'en tenant compte des dommages de toute nature qui sont résultés pour les maisons du requérant de l'exécution des travaux de redressement de la rue de l'Hermitage, il sera fait une juste appréciation de l'indemnité à laquelle il a droit en la fixant à 7.500 francs avec intérêts à partir du 20 mars 1885, jour de la demande;

Considérant qu'il est établi par l'instruction, que des faits relevés par le conseil de préfecture n'est résultée pour la propriété du sieur Garreau aucune plus-value directe et immédiate de nature à être compensée avec l'indemnité ci-dessus spécifiée; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé qu'il y avait lieu de réduire ladite indemnité à 2.700 francs par application de l'article 54 de la loi du 16 septembre 1807;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Garreau a demandé les intérêts des intérêts dans la requête enregistrée au secrétariat du contentieux du Conseil d'État le 9 juin 1885, qu'à cette date il ne lui était pas dû une année d'intérêts; qu'ainsi il n'y a pas lieu de faire droit à ses conclusions;

Mais considérant que le sieur Garreau a demandé de nouveau les intérêts des intérêts dans son mémoire en réplique enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, le 19 mai 1886; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts et, qu'il y a lieu, dès lors, de décider que les intérêts échus porteront

eux-mêmes intérêts à partir dudit jour... (La ville de Nantes paiera au sieur Garreau une indemnité de 7.500 francs, avec intérêts à compter du 20 mars 1885. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir du 19 mai 1886. Ville de Nantes condamnée aux dépens. Surplus rejeté.)

2e Espèce. — (*Sieur Dupuy contre ville de Nantes.*)

Vu la requête du sieur Dupuy... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 février 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure ne lui a accordé qu'une indemnité de 625 francs à raison des dommages qui sont résultés pour lui des travaux exécutés par la ville de Nantes, à l'avenue de Launay et à la place Lamoricière, devant le magasin dont il est locataire et où il tient un débit de boissons; — *Ce faisant, attendu* que c'est à tort que le conseil de préfecture a omis de tenir compte de ce que, par suite des travaux, des dépenses d'ornementation et d'aménagement qu'il avait faites à son établissement sont devenus inutiles et ses recettes ont sensiblement diminué, condamner la ville de Nantes à payer au requérant une indemnité de 14.614f,24 et subsidiairement la condamner à payer une indemnité de 6.000 francs à raison des dépenses d'aménagement, mettre les intérêts et les dépenses à la charge de ladite ville;

Vu les observations en défense présentées pour la ville de Nantes... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs que l'inutilité des frais d'aménagement faits par le requérant et la diminution de ses recettes ne peuvent être considérées comme des dommages directs et matériels, et que, d'ailleurs, les allégations de la requête ne sont pas justifiées en fait;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux de nivellement exécutés par la ville de Nantes, rue et place de Lamoricière et avenue de Launay, ont eu pour effet de placer le magasin de dépôt du sieur Dupuy en contre-bas de la voie publique, et de modifier les accès du magasin de vente, où le requérant exerce la profession de marchand de vins en demi-gros et en détail, que lesdits travaux lui ont ainsi causé un dommage dont il lui est dû réparation;

Considérant, qu'il résulte de l'instruction que la somme de 625 francs allouée au requérant par le conseil de préfecture est

insuffisante, et qu'il sera fait une juste appréciation des dommages de toute nature qu'il a soufferts en fixant l'indemnité à laquelle il a droit à 3.625 francs avec intérêts à partir de la demande... (La ville de Nantes paiera au sieur Dupuy une indemnité de 3.625 francs avec intérêts à compter du 8 juillet 1884, jour de la demande. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens à la charge de la ville de Nantes. Surplus rejeté.)

(N° 25)

[11 janvier 1889]

Travaux publics. — Dommages. — Pêche fluviale. — Adjudicataire d'un cantonnement. — Trouble dans la jouissance. — Demande d'indemnité. — Compétence. — (Sieur Sallefranque contre sieur Ducos.)

L'adjudicataire d'un cantonnement de pêche dans un fleuve demande une indemnité à un entrepreneur à raison du trouble apporté par celui-ci à son industrie en raison des dragages effectués dans le lit du fleuve, pour l'extraction du gravier nécessaire à la construction de chemins de fer : le conseil de préfecture est compétent (*) — *Indemnité allouée à raison du dommage causé.*

Vu la requête par le sieur Sallefranque... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 9 mars 1885, par lequel le conseil de préfecture du Lot-et-Garonne a condamné ledit sieur Sallefranque à payer au sieur Ducos, adjudicataire du septième lot de pêche de la Garonne, une somme de 2.000 francs, à titre d'indemnité, à raison du trouble apporté à l'industrie dudit sieur Ducos par les dragages effectués dans le lit de la Garonne par le sieur Sallefranque pendant les années 1883 et 1884, a réservé les droits des parties pour les dommages pouvant provenir des mêmes faits pendant les années 1885 et 1886, et a mis les dépens à la charge du sieur Sallefranque; — *Ce faisant, attendu* que l'indemnité de 2.000 francs attribuée au sieur Ducos est hors de proportion avec l'importance du dommage causé; qu'il y a lieu

(*) Voy. 9 décembre 1882, conflit Dumoulin et la note. (*Ann.* 1883, p. 974.)

de la réduire à 1.200 francs suivant les conclusions du tiers expert...;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Ducos... tendant au rejet du pourvoi;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT que le sieur Sallefranque n'établit pas que le conseil de préfecture, en fixant à 2.000 francs la valeur du dommage causé en 1883 et 1884 au sieur Ducos, fermier du septième lot de pêche dans la Garonne, par les travaux de dragage exécutés dans le lit de ce fleuve, ait fait de ce dommage une évaluation exagérée;

Considérant, d'autre part, que le sieur Ducos réclamait une indemnité à raison des dommages devant résulter pour les années 1885 et 1886 de la déformation du lit du fleuve produite par lesdits travaux, mais que le conseil de préfecture, qui ne possédait pas d'éléments d'appréciation suffisants au moment où l'arrêté attaqué est intervenu, a décidé avec raison qu'il y avait lieu de réserver à cet égard les droits des parties... (Rejet.)

(N° 26)

[11 janvier 1889]

Travaux publics. — Dommages aux personnes. — Ouvrier blessé par la faute des agents de l'État. — Responsabilité. — Entrepreneur mis hors de cause. — (Sieur Gabaude.)

Art. 24. — Bien qu'aux termes de l'article 24, § 1, du cahier des conditions générales de 1876 l'entrepreneur reste seul responsable vis-à-vis des ouvriers et de leurs familles, des accidents survenus pendant l'exécution des travaux, l'État est responsable des accidents imputables aux fautes de ses agents; dans l'espèce, d'un accident arrivé à un ouvrier par suite de l'écroulement d'un mur édifié suivant les prescription du génie (*).

CONSIDÉRANT que le Ministre de la guerre soutient, en s'appuyant sur les dispositions de l'article 24 du cahier des charges et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux du

(*) Rapp., 9 novembre 1888, Ministre des travaux publics et la note. (*Ann.* 1889, p. 724) — 4 janvier 1889, Ville de Cherbourg, *suprà*, p. 48.

service du génie, que le sieur Gabaude, entrepreneur des travaux de construction du casernement de Lardaillé, doit être déclaré seul responsable de l'accident survenu au sieur Thomas;

Mais considérant que l'article précité dudit cahier des charges n'exonère pas l'État de la responsabilité qui lui incombe à raison des accidents qui sont la conséquence directe des fautes imputables à ses agents;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise que le soubassement du mur qui s'est écroulé a été composé de parties inégalement compressibles mal reliées entre elles et qui ont été surchargées avant que le mortier ait fait prise complète; que, par suite de ces dispositions vicieuses dont la responsabilité incombe entièrement aux agents de l'État qui ont dressé les plans et les ont fait exécuter, le centre de gravité du mur s'est déplacé et que la construction n'a pu opposer au vent la résistance que cet ouvrage devait normalement lui opposer;

Considérant, d'autre part, qu'il n'a pas été établi que l'entrepreneur qui travaillait sous la surveillance effective des officiers et adjoints du génie militaire ait employé de la chaux d'une qualité autre et à prise plus lente que celle qui était prévue au cahier des charges de son entreprise, ni qu'il ait conduit ses travaux avec une rapidité plus grande que celle qui lui avait été commandée; qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de déclarer l'État responsable en totalité de l'accident survenu au sieur Thomas, de le condamner en conséquence à payer audit sieur Thomas l'indemnité de 6.000 francs allouée à cet ouvrier par le conseil de préfecture et dont le montant n'est pas contesté et de décharger le sieur Gabaude de la condamnation prononcée contre lui... (Recours incident du Ministre de la guerre rejeté. L'État paiera au sieur Thomas la somme de 6.000 francs avec intérêts à partir du 26 juillet 1883, à titre d'indemnité pour l'accident dont il a été victime par suite de la chute du mur du casernement de Lardaillé. Sieur Gabaude déchargé de la condamnation prononcée contre lui par l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture. Dépens et frais d'expertise à la charge de l'État. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 27)

[11 janvier 1889]

Voirie (*Grande*). — *Occupation temporaire d'un terrain pour travaux et sondages.* — *Traité amiable.* — *Violation.* — *Contravention.* — *Relaxe.* — (Sieur Magne.)

Le propriétaire dont le terrain a été occupé temporairement par l'administration, en vertu d'un traité amiable, à l'effet d'y pratiquer des sondages nécessaires pour l'exécution d'un chemin de fer, ne commet pas une contravention de grande voirie, si, au mépris de ce traité, il y opère des extractions de matériaux. — Le terrain occupé n'a pas cessé d'appartenir au propriétaire, et ne constitue pas une dépendance du domaine public.

Vu la requête du sieur Magne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 8 septembre 1887, par lequel le conseil de préfecture de la Lozère, statuant sur un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre ledit sieur Magne pour avoir effectué des dépôts de déblais et des extractions de matériaux dans un terrain lui appartenant, mais occupé temporairement par l'administration des ponts et chaussées pour opérer des sondages nécessaires à la construction du chemin de fer de Mende à la Bastide, l'a condamné à 16 francs d'amende et au rétablissement des lieux dans leur état primitif; — *Ce faisant, attendu* que, si le terrain dont s'agit a été occupé temporairement par l'administration des ponts et chaussées, ce n'est pas en vertu du décret de 1868, mais en vertu d'une convention privée du 16 février 1882, dont l'article 5 laissait au requérant la faculté de continuer à user comme il voudrait des parties de terrains occupé qui ne seraient pas utilisées par les travaux, à la condition de ne gêner en rien l'exécution desdits travaux; qu'en opérant des dépôts de déblais et des extractions de matériaux dans ce terrain, le requérant n'a fait qu'user de la faculté qui lui était laissée par la convention, et qu'en fait ses travaux, loin de gêner l'exécution des travaux de l'État, l'ont facilité; qu'enfin l'arrêté attaqué a appliqué à tort la législation relative à la grande voirie, et notamment la loi du 15 juillet 1845 inapplicable au terrain qui ne fait pas partie du domaine public;

Vu les observations présentées par le Ministre des travaux

publics... tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué, par le motif qu'il ne s'agissait dans l'espèce que de déterminer le sens et la portée d'une convention civile; qu'il n'appartenait qu'aux tribunaux civils de connaître d'une telle contestation; que, dès lors, le conseil de préfecture aurait dû se déclarer incompétent pour connaître du litige;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et du 29 floréal an X;

Considérant que si, par un arrêté du 4 juillet 1881, le préfet de la Lozère avait autorisé l'administration des ponts et chaussées à occuper temporairement, pour les travaux de sondages nécessaires à la construction de la ligne du chemin de Mende à la Bastide, une parcelle de terrain appartenant au sieur Magne, il résulte de l'instruction que cette occupation n'a eu lieu qu'en vertu d'un traité passé, le 16 février 1882, entre le sieur Magne et l'administration;

Considérant que le fait par ledit sieur Magne d'avoir, même contrairement aux obligations qui lui seraient imposées par ce traité, effectué des dépôts de déblais et des extractions de matériaux dans un terrain qui n'a pas cessé de lui appartenir, et n'est pas, dès lors, une dépendance du domaine public, ne saurait constituer une contravention de grande voirie; qu'ainsi c'est à tort que le sieur Magne a été poursuivi devant le conseil de préfecture à raison des travaux effectués par lui... (Arrêté annulé. Sieur Magne renvoyé des fins du procès-verbal dressé contre lui.)

(N° 28)

[18 janvier 1889]

Communes. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Élargissement. — Commission départementale. — Délégation du conseil général. — Pas d'excès de pouvoir. — (Sieur Fontaneau.)

La commission départementale, agissant en vertu d'une délégation régulière du conseil général, ne commet pas un excès de pouvoirs en prononçant, sans recourir aux formalités de l'expropriation, l'élargissement d'un chemin d'intérêt commun, dans le but de faciliter l'accès d'un tournant, mais sans changer la direction ni l'axe de la voie.

(N° 29)

[18 janvier 1889]

Communes.— Chemins vicinaux.— Pose d'étais sans autorisation: pas d'anticipation. — (Sieur Cassedane.)

La pose sur un chemin vicinal, sans autorisation préalable, d'étais destinés à soutenir une maison menacée par la reconstruction de l'immeuble voisin, ne constitue pas une anticipation dont le conseil de préfecture puisse connaître.

(N° 30)

[18 janvier 1889]

Cours d'eau. — Canaux d'irrigation. — Canal de Saint-Martory. — Souscription. Mutation de propriété. — Droit réel. — Taxes. — (Compagnie du canal de Saint-Martory; sieurs Saint-Blancat et consorts.)

L'engagement qu'un propriétaire a pris de faire partie d'un syndicat d'arrosage, à raison de l'immeuble qu'il possède dans le périmètre de l'association, est-il opposable aux tiers acquéreurs à titre particulier dudit immeuble, encore bien que l'acte de souscription n'ait pas été transcrit en exécution de la loi du 23 mars 1855 et alors même qu'ils n'auraient pas été mis à même d'user de l'arrosage. — L'engagement souscrit en vue de l'arrosage constitue une charge inhérente à l'immeuble et le suit entre les mains de tout détenteur indépendamment de toute transcription (*).

VU LA REQUÊTE présentée pour la compagnie concessionnaire

(*) Voy. dan le même sens, 19 décembre 1879, Dassac, p. 822 (*Rec. des Arr. du C. d'État*); 8 janvier 1886, Tassy et la note (*Ann.* 1886, p. 796). Cette jurisprudence a été sanctionnée par la formule type d'engagement à l'usage des eaux, annexée à la circulaire du ministre de l'agriculture, en date du 10 avril 1886 (art. 10). — Voy. aussi les observations de M. Chareyre, *Revue d'administration*, t. XXXIV, 1889, t. II, p. 171.

du canal de Saint-Martory... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, avec toutes conséquences de droit, — un arrêté du 14 décembre 1886, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Garonne a accordé aux sieurs Saint-Blancat et autres décharge de la taxe d'arrosage à laquelle ils étaient imposés pour l'année 1885; — *Ce faisant*, *attendu* que les sieurs Saint-Blancat et autres sont devenus acquéreurs de terrains engagés à l'arrosage par la dame veuve de Marignac et que, contrairement aux termes de l'arrêté attaqué, l'acte de souscription de la dame veuve de Marignac n'a pas, en ce qui concerne la redevance due à la compagnie, constitué au profit de cette dernière, sur les terrains engagés à l'arrosage, une servitude occulte, laquelle aurait dû être transcrite pour être opposable aux tiers acquéreurs; qu'en effet cet acte de souscription n'a pas créé un lien juridique entre deux fonds, et qu'il impose au propriétaire des fonds arrosés l'obligation de payer une redevance; qu'en conséquence le droit de la compagnie ne présentant aucun des caractères distinctifs de la servitude ne constitue qu'un droit réel *sui generis*, qui ne rentre pas dans les termes de la loi du 23 mars 1855 et qui, en tant que réel, suit l'immeuble indépendamment de toute transcription, comme toute taxe analogue; que cette doctrine est conforme à la jurisprudence du Conseil d'État et à celle de l'autorité judiciaire que l'impossibilité alléguée par les sieurs Saint-Blancat et autres, d'utiliser les eaux mises à leur disposition, n'existe pas matériellement, et qu'il serait d'ailleurs facile de triompher de la résistance des propriétaires voisins, en vertu des articles 1 et 2 de la loi du 19 avril 1845; qu'en conséquence les sieurs Saint-Blancat et autres ne sont pas fondés à invoquer le défaut de transcription, pour demander la décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés comme acquéreurs des immeubles engagés à l'arrosage par la dame veuve de Marignac;

Vu les observations en défense des sieurs Saint-Blancat et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter — le recours avec toutes conséquences de droit; dire que le contrat d'engagement à l'arrosage était constitutif d'une servitude et non d'un droit réel innommé que la loi ne reconnaît pas et par suite devait être transcrit pour être opposable aux tiers; dire que cette transcription n'ayant point été effectuée, l'acte du 18 octobre 1865 est inopposable aux acquéreurs des immeubles engagés et subsidiairement, dans le cas où le droit stipulé ne serait pas considéré comme une servitude, dire que l'engagement étant illégal et nul comme contenant une stipulation contraire à la

loi, la taxe ne peut être réclamée; réserver, le cas échéant, tout recours aux exposants contre Mme de Marignac ou ses héritiers...;

Vu les lois des 14 floréal an XI et 23 juin 1857;

Vu le décret de concession du canal de Saint-Martory, du 16 mai 1866;

CONSIDÉRANT, d'une part, qu'aux termes de l'article 25 de la loi du 23 juin 1857, les taxes d'arrosage, autorisées par le gouvernement lorsqu'elles sont perçues au profit de concessionnaires de canaux d'irrigation, sont recouvrées dans les formes déterminées par les articles 3 et 4 de la loi du 14 floréal an XI, comme dans le cas où lesdites taxes sont perçues au profit d'associations de propriétaires intéressés; que, d'autre part, les engagements souscrits en vue de l'arrosage constituent, ainsi que l'obligation du curage, une charge inhérente à l'immeuble et le suivent en quelques mains qu'il passe indépendamment de toute transcription; qu'il appartient, d'ailleurs, aux représentants du souscripteur primitif d'obliger, par telle voie que de droit, l'association à leur livrer la quantité d'eau qu'elle s'est engagée à fournir à leur auteur; que, dans ces circonstances, la compagnie requérante est fondée à prétendre que c'est à tort que l'arrêté attaqué a accordé décharge aux sieurs Saint-Blancat et autres de la taxe à laquelle ils avaient été imposés pour l'année 1885... (Arrêté annulé. Rétablissement des sieurs Saint-Blancat et autres au rôle de la taxe d'arrosage à laquelle ils avaient été primitivement imposés pour 1885.)

(N° 31)

[18 janvier 1889]

Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Établissement d'une voûte sur un cours d'eau. — Privation de jour et d'accès. — (Ville de Saint-Omer contre sieurs Prédhomme-Inglart, Singer et Deblock.)

Une ville qui, en établissant une voûte sur une rivière navigable et flottable, cause un préjudice aux riverains de ce cours d'eau, leur doit une indemnité alors même qu'ils ne justifieraient pas de droits sur ce cours d'eau antérieurs à 1566. — En admettant que l'État puisse se prévaloir de cette cir-

constance, la ville ne saurait se soustraire à la réparation des dommages qu'elle a causés (*).

VU LA REQUÊTE pour la ville de Saint-Omer... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 13 juillet 1885 par lequel le conseil de préfecture du Pas-de-Calais a reconnu un droit à indemnité aux sieurs Prédhomme-Inglart, Singer et Deblock à raison des dommages à eux causés par les travaux exécutés par la ville de Saint-Omer au droit de leurs immeubles dans le but de couvrir d'une voûte le cours d'eau dit des Tanneurs, et a prescrit une expertise à l'effet d'évaluer le montant de ladite indemnité; — *Ce faisant, attendu* que, si la rivière l'Aa n'est classée dans le tableau annexé à l'ordonnance du 10 juillet 1835 qu'à partir d'un point situé en aval de la dérivation du ruisseau des Tanneurs, elle sert en fait à la navigation en amont de ce point; que, d'autre part, si le ruisseau des Tanneurs ne peut pas lui-même porter bateaux, il va rejoindre la rivière navigable l'Aa dont il est dérivé; que, dès lors, il fait partie du domaine public et que les sieurs Prédhomme-Inglart et autres ne pouvaient obtenir d'indemnité pour la suppression de leurs tanneries qu'à la condition de justifier que ces établissements sont antérieurs à 1566; que, d'autre part, le cours d'eau des Tanneurs sert à l'alimentation des fossés de la place de Saint-Omer et fait encore à ce titre partie du domaine public; qu'en admettant que ledit ruisseau soit soumis au régime des cours d'eau non navigables, les sieurs Prédhomme-Inglart et autres ne pourraient obtenir d'indemnité qu'en établissant que leurs tanneries ont une existence antérieure à 1790; qu'en tous cas ils n'ont droit à aucun dédommagement pour la privation de jours et d'accès; dire qu'aucune indemnité n'est due par la ville et condamner les sieurs Prédhomme-Inglart et autres aux dépens;

Vu les observations présentées pour le sieur Prédhomme-Inglart... tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation de la ville de Saint-Omer aux dépens, par les motifs : que le ruisseau des Tanneurs ne peut porter bateaux et qu'au point où le cours d'eau prend son origine dans la rivière l'Aa, celle-ci n'est pas navigable, qu'en tous cas elle est une rivière canalisée dont les bras non navigables ne font pas partie du domaine public, qu'enfin le ruisseau des Tanneurs ne vient pas se réunir au cours de l'Aa après s'en être séparé; que, d'ailleurs, l'établissement du sieur

(*) Rapp., 25 janvier 1884, Ville de Bourges (*Ann.* 1884, p. 796).

Prédhomme-Inglart existait antérieurement non seulement à 1790, mais à l'année 1678 date à laquelle le principe de l'inaliénabilité du domaine est devenu applicable à l'ancienne province de l'Artois, antérieurement aussi aux travaux de canalisation qui auraient rendu l'Aa navigable; que, d'autre part, le ruisseau des Tanneurs ne sert pas à alimenter le fossé des fortifications; que, dans ces circonstances, le sieur Prédhomme-Inglart a droit à indemnité tant pour la gêne apportée à son industrie qu'à raison de la privation de jours et d'accès qu'il a soufferte;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Vu l'édit de Moulins de février 1566;

CONSIDÉRANT que la ville de Saint-Omer soutient que le cours d'eau dit des Tanneurs fait partie du domaine public, et que, par suite, le conseil de préfecture ne pouvait reconnaître le droit à indemnité des riverains et ordonner une expertise, que s'ils justifient de titres antérieurs à 1566;

Considérant qu'au moment de l'exécution des travaux entrepris par la ville dans le but de couvrir d'une voûte le cours d'eau des Tanneurs, les sieurs Prédhomme-Inglart et autres jouissaient librement des avantages qui pouvaient résulter pour eux du voisinage immédiat de cette rivière; que, notamment, ils se servaient des eaux pour l'exercice de leur profession, et que leurs immeubles avaient des accès, dont les conditions ont été modifiées; qu'en admettant qu'il pût appartenir à l'État, dans l'intérêt de la navigation et des services publics, de priver les riverains de tout ou partie des avantages dont ils jouissaient, et de leur refuser toute indemnité, dans le cas où ils ne justifieraient pas de droits antérieurs à 1566, cette circonstance ne saurait autoriser la ville à prétendre qu'elle ne peut être rendue responsable des dommages causés auxdits riverains par ses travaux de voirie, qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a ordonné une expertise pour évaluer lesdits dommages... (Rejet avec dépens.)

(N° 32)

[18 janvier 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer de Bastia à Corte. — Souterrain de la Torretta. — (Sieurs Chaumont et C°.)

Déblais de roc rencontrés au cours des travaux : demande

d'indemnité pour travaux imprévus : rejet : un prix unique a été prévu pour tous les déblais, quelle que fût la nature des terrains, l'entrepreneur étant invité à se rendre, avant l'adjudication, compte exactement des difficultés que pouvaient présenter les diverses tranchées (I) (*).

— Déblais imprévus ou erronés comme qualité. — Bien qu'il n'y eût qu'un prix prévu pour les déblais, l'entrepreneur a droit à une indemnité pour les travaux imprévus ou sur l'importance desquelles il a été trompé par des profils inexacts (II).

— Dépôt de déblais effectué par nécessité dans un lieu plus éloigné que celui prévu dans le projet. Droit à indemnité reconnue. Renvoi à l'expertise (VII).

Changement de type du souterrain résultant d'une erreur dans la cote d'un dessin ayant occasionné des sujétions dans les délais. Renvoi à l'expertise (V).

Épuisements : demande d'indemnité à raison de l'installation de pompes d'épuisements et de la gêne causée par l'irruption des eaux dans les travaux. Rejet par application du cahier des charges qui met à la charge de l'entrepreneur les épuisements et lui refuse une indemnité pour la gêne résultant de la présence des eaux (III et IV).

Fourniture de ballast. Lieu d'extraction. — Lorsque le marché prévoit que le ballast à fournir par l'entrepreneur proviendra des déblais et qu'en cas d'insuffisance il n'aura droit à aucune indemnité, l'entrepreneur ne peut exiger que l'État accepte du ballast d'une autre provenance (VI).

Régalage de la plate-forme du tunnel : inondation du souterrain résultant d'un travail exécuté sur l'ordre des ingénieurs : gêne en résultant. Droit à indemnité reconnu. Renvoi à l'expertise (VIII).

VU LA REQUÊTE pour les sieurs Chaumont et Cᵉ... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 21 octobre 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Corse, statuant sur leur réclamation relative au décompte des travaux exécutés par eux pour la construction du souterrain de la Torretta (2ᵉ lot de la 1ʳᵉ section du chemin de fer de Bastia à Corte) a, tout en ordonnant une expertise sur trois chefs, rejeté immédiatement le surplus de ladite réclamation ; — *Ce faisant,* condamner l'État à payer

(*) Voy. 6 février 1885, Quennec (*Ann.* 1885, p. 611); — 20 janvier 1888, Ministre des travaux publics (*Ann.* 1888, p. 702).

aux requérants la somme de 196,360f,41 avec les intérêts de droit; subsidiairement, renvoyer les parties devant les experts désignés en vertu de l'arrêté attaqué du conseil de préfecture et ordonner que l'expertise portera sur l'ensemble des réclamations des requérants pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra, condamner l'État aux dépens;

Vu les observations en défense du Ministre des travaux publics... tenant au maintien de l'arrêté attaqué...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

I. En ce qui touche *les difficultés imprévues dans les déblais :*

Considérant que les requérants soutiennent qu'entre les profils nos 36 et 43, sur une longueur de 140 mètres, ils ont rencontré une roche d'une excessive dureté, alors que la galerie d'essais pratiqué entre ces profils avait indiqué seulement la présence de terres, que l'extraction de cette roche a présenté le caractère d'un travail imprévu pour lequel il doit leur être alloué un prix spécial;

Mais considérant que le cahier des charges de l'entreprise, après avoir divisé les déblais en deux catégories suivant qu'ils sont ou non extraits à ciel ouvert, stipule que pour chaque catégorie de déblais il est établi un prix unique, quelle que soit la nature des terrains et que l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement avant l'adjudication des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées, parce qu'après l'adjudication les prix ne pourront être modifiés sous aucun prétexte;

Considérant, d'autre part, que le bordereau des prix contient un prix unique de 10 francs applicable aux déblais en souterrain s'enlevant à la pioche, à la pince ou à la mine;

Considérant, dès lors, que l'extraction des roches rencontrées par les entrepreneurs entre les profils nos 36 et 43 ne constituait pas un travail imprévu dans le sens de l'article 22 du cahier des charges des clauses et conditions générales, et que par suite les requérants ne pouvaient, sans revenir sur les prix de leur marché, demander l'application d'un prix nouveau; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté immédiatement et sans ordonner une expertise ce premier chef de réclamation;

II. *En ce qui touche les travaux dits de relevage de la calotte du souterrain :*

Considérant que, bien qu'un prix unique ait été fixé pour les déblais du souterrain, il y aurait lieu d'accorder aux entrepreneurs une indemnité supplémentaire pour les travaux dont s'agit, qui n'auraient pas été prévus au moment du marché ou sur l'importance desquels les entrepreneurs auraient été trompés par des

profils inexacts; qu'il y a lieu par suite de donner aux experts mission de rechercher et de vérifier si les entrepreneurs ont dû exécuter des travaux imprévus dits de relevage de la calotte et, dans le cas de l'affirmative, d'apprécier l'indemnité qui devra leur être allouée de ce chef;

III. *En ce qui touche les épuisements :*

Considérant que l'article 15 du devis porte que lorsque dans l'exécution des déblais, il se présentera des sources ou des eaux qui gêneront les travaux, l'entrepreneur sera tenu de les détourner à ses frais ou de s'en débarrasser en organisant des chantiers de manière à assurer l'écoulement régulier des eaux; qu'aux termes d'une autre disposition du même cahier des charges, les entrepreneurs n'auront rien à réclamer pour la gêne que leur causera l'eau dans la fouille des fondations et la maçonnerie, pas plus que dans l'exécution du strauss et des revanchis; que les entrepreneurs ne sont pas fondés à se prévaloir du concours purement gracieux que l'administration leur a prêté au cours desdits travaux d'épuisements pour contester l'étendue des obligations de leur marché; que, dès lors, c'est avec raison que, par application des dispositions ci-dessus rappelées du cahier des charges, le conseil de préfecture a repoussé les demandes des entrepreneurs qui tendaient à l'allocation de diverses indemnités, soit à raison des dépenses qu'ils ont faites pour l'installation et le fonctionnement des pompes destinées à épuiser les eaux provenant de sources abondantes qu'ils ont rencontrées, soit à raison de la gêne et même de l'arrêt que ces eaux ont occassionnés aux travaux qu'ils exécutaient;

IV. *En ce qui concerne le plancher sur le grand strauss :*

Considérant que les entrepreneurs fondent leur demande d'indemnité sur ce que l'obligation d'établir un plancher sur le grand strauss pour exécuter une partie de la maçonnerie de calotte a été pour eux la conséquence d'un ordre de service auquel ils ont dû se conformer et qui leur a porté préjudice, ordre de service qui concernait l'installation et l'emplacement des pompes d'épuisement;

Mais considérant que les sieurs Chaumont et Ce n'apportent aucune justification à l'appui de leurs allégations; qu'il résulte au contraire, de l'instruction que la nécessité d'établir le plancher dont il s'agit, a été causée par les retards que la présence des eaux a occasionnés à certains travaux de l'entreprise, et que la gêne provenant de cette cause ne pouvait donner lieu à aucune allocation d'indemnités en faveur des entrepreneurs;

V. *En ce qui touche le changement de type du tunnel :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que, par suite d'une erreur dans la cote d'un dessin, une partie du souterrain avait d'abord été construite avec une hauteur de 6 mètres au lieu de 6m,40, hauteur normale du tunnel; que, pour réparer cette erreur et reprendre cette dernière hauteur, les entrepreneurs ont dû exécuter des déblais avec des sujétions qu'ils n'auraient pas subies s'ils avaient effectué ce travail dans les conditions régulières de l'entreprise et qu'ils ont droit à une indemnité de ce chef;

Mais considérant que c'est à tort que le conseil de préfecture a fixé à 482 francs le montant de ladite indemnité avant qu'il ait été procédé à une expertise sur ce point; qu'en effet les entrepreneurs et l'administration n'étaient d'accord ni sur le cube des déblais auxquels devait être appliqué un prix supplémentaire, ni sur la quotité de ce prix; que, dans ces circonstances, il y a lieu de renvoyer aux experts l'examen des prétentions respectives des parties et l'évaluation de l'indemnité à allouer de ce chef aux sieurs Chaumont et Ce;

VI. *En ce qui concerne le ballast :*

Considérant que le marché des sieurs Chaumont et Ce ne leur donnait l'entreprise que de la fourniture du ballast provenant des déblais du souterrain et jusqu'à concurrence de 10.000 mètres cubes seulement, et que le cahier des charges stipulait qu'au cas d'insuffisance des déblais pour fournir cette quantité, aucune indemnité ne pourrait être réclamée par les entrepreneurs; que, dans ces conditions, l'État n'était pas tenu d'accepter la fourniture proposée par les entrepreneurs de gravier de la baie de Toga, en remplacement du ballast provenant des déblais du souterrain;

VII. *En ce qui concerne le transport des déblais :*

Considérant que, si, aux termes de l'article 99 du devis, les distances et le mode de transport prévus à l'avant-métré devaient rester la base du décompte définitif, et si, en conséquence, le bordereau des prix contient un prix de 1f,50 applicable au mètre cube de déblais transportés en wagon à la distance moyenne d'un kilomètre fixés d'après les bases contenues à l'avant-métré, il est reconnu par le Ministre des travaux publics que, par suite de l'opposition de l'administration de la marine, les matériaux qui devaient être jetés dans la baie de Toga n'ont pu être déposés au point qui avait été prévu dans les projets primitifs et en vue duquel avaient été fixées les distances dans l'avant-métré et la distance moyenne d'un kilomètre prévue au bordereau des prix,

et que le déplacement du lieu de dépôt a eu pour effet d'augmenter lesdites distances; que, dans ces circonstances, les requérants sont fondés à demander la réparation du préjudice qui leur a été causé de ce chef et qu'il y a lieu, réformant sur ce point l'arrêté attaqué, de renvoyer les parties devant les experts pour qu'il soit procédé par eux à la fixation de l'indemnité à laquelle les sieurs Chaumont et Cᵉ ont droit;

VIII. *En ce qui touche le règlement de la plate-forme du tunnel:*

Considérant que les sieurs Chaumont et Cᵉ soutiennent que, par suite du percement d'un trou dans le mur de revêtement du puits du Palais de justice, travail ordonné par les ingénieurs en vue de capter les eaux superficielles et de les amener à la gare de Bastia, des inondations se sont produites dans le souterrain et ont causé une gêne notable aux entrepreneurs qui réglaient alors la plate-forme du tunnel; que ces faits, s'ils étaient vérifiés, seraient de nature à ouvrir aux entrepreneurs droit à une indemnité et qu'il y a lieu dès lors de renvoyer aux experts l'examen de ce chef de réclamation... (Indépendamment de la mission qui leur a été donnée par le conseil de préfecture, les experts rechercheront: 1° Si les entrepreneurs ont dû exécuter les travaux imprévus de relevage de la calotte du tunnel, et dans le cas de l'affirmative quelle indemnité devrait leur être accordée; 2° quel est le montant de l'indemnité à laquelle les sieurs Chaumont et Cᵉ ont droit pour la sujétion résultant du changement de type du tunnel et pour l'excédent de transport des déblais; 3° si le percement du trou qui a été pratiqué dans le revêtement du puits du Palais de justice a eu pour conséquence de faire déverser dans le souterrain des eaux qui aient occasionné aux entrepreneurs une gêne pour le règlement de la plate-forme du tunnel, et dans le cas de l'affirmative, qu'elle indemnité devra leur être accordée de ce chef. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens à la charge de l'État. Surplus rejeté.)

(Nº 33)

[25 janvier 1889]

Communes. — Rues et places. — Péril imminent. — Édifices menaçant ruine. — Démolition pour cause du sûreté publique.

— *Formalités. — Maire. — Préfet. Ministre.* (Héritiers Courty.)

Le préfet, saisi d'un recours contre l'arrêté d'un maire prononçant la démolition d'une maison pour cause de péril imminent, ne peut pas sans méconnaître l'étendue de ses pouvoirs, subordonner sa décision à celle du tribunal correctionnel sur la contravention reprochée au propriétaire de la maison qui avait refusé de se soumettre à l'arrêté. — Le préfet était compétent pour statuer, nonobstant l'instance engagée devant les tribunaux judiciaires.

Le Ministre de l'intérieur n'a pas pu, sans méconnaître ses pouvoirs, décider qu'il n'y avait lieu à statuer sur le recours formé contre la décision préfectorale, par le motif que l'arrêté municipal ordonnant la démolition de la maison pour cause de péril imminent, avait été exécuté.

Lorsque l'immeuble présente un péril assez imminent pour qu'il ne soit pas possible, sans compromettre la sûreté publique, de procéder à l'expertise prescrite par les déclarations du roi des 18 *juillet* 1729 *et* 18 *août* 1730, *les mesures jugées nécessaires pour la sûreté publique ne peuvent être prises à peine de nullité que sur le rapport des agents de la voirie, et après avoir appelé le propriétaire à y contredire. Arrêté annulé.*

Excès de pouvoirs. — Conséquences. — Le Conseil d'État, saisi d'un recours pour excès de pouvoirs contre l'arrêté du maire ordonnant la démolition pour sûreté publique n'est pas compétent pour connaître d'une demande en dommages-intérêts formée contre la ville, à raison des illégalités commises par le maire.

Dépens. — Pas de dépens en matière d'excès de pouvoirs.

(N° 34)

[25 janvier 1889]

Dettes de l'État. — Employé de chemin de fer de l'État. — Chef de section intérimaire révoqué. — Indemnités. — Compétence. — (Sieur Chervet.)

Frais de changement de résidence: le requérant n'a pas droit à une indemnité; le changement de résidence n'a pas été effectué

dans l'intérêt du service, mais sur la demande de l'employé.

Demande d'indemnité de loyer, de chauffage et d'éclairage : rejet : les chefs de section intérimaires n'y ont pas droit.

Demande de remboursement de sommes versées à la caisse des retraites pour la vieillesse : rejet : l'administration, en rendant au requérant son livret, a satisfait à son obligation.

PERSONNEL

(N° 35)

Décembre 1889

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATIONS.

Décret du 28 décembre 1889. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur :

Au grade d'Officier :

MM. **Jacquet**, Inspecteur Général de 2e classe.
de Villiers du Terrage, Inspecteur Général de 2e classe.

Au grade de Chevalier :

MM. **Monnet** (Emile), Ingénieur ordinaire de 1re classe.
Harel de la Noë, *Idem.*
Coustolle, *Idem.*
Cadart (Gustave), *Idem.*
Draux, *Idem.*
Belleville, *Idem.*
de Volontat (Dominique), *Idem.*
Moraillon, Sous-Ingénieur.

Idem. — M. **Martin** (Félix), Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de la Guerre).

Décret du 29 décembre. — M. **Willotte**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la

Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de la Marine.

Décret du 31 *décembre.* — M. **Vernis**, Inspecteur Général de 2e classe en retraite, est nommé Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Grand Chancelier).

2° NOMINATIONS.

Décret du 5 *décembre.* — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er décembre 1889 :

MM. **Carrau** (Jean), Conducteur de 3e classe.
Lambert (Jules), Conducteur de 2e classe.

3° AVANCEMENTS.

Arrêté du 17 *décembre.* — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er janvier 1890, les Ingénieurs en Chef de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Joly** (Arthur).
Dérome.
d'Ussel.
Guérard.
Gautié.
Lasne.

MM. **Cahen**.
Moïse.
Godot.
Margot (Alfred).
Pader.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 19 *décembre.* — M. **Auric**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, provisoirement attaché au service du canal maritime de la Basse-Loire, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine, pour être attaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort, en remplacement de M. **Homelle**, appelé à un autre service.

M. **Auric** est placé dans la situation de service détaché.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 9 *décembre.* — M. **Loiseleur**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Tarbes.

Arrêté du 18 décembre. — M. **Maréchal** (Hippolyte), Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Sous-Directeur, à la résidence de Bordeaux.

20 *décembre.* — M. **Celler**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, à la résidence de Paris.

24 *décembre.* — M. **Solacroup**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur en Chef-Adjoint à l'Ingénieur en Chef du matériel et de la traction, à la résidence de Paris.

6e DÉCÈS.

	Date du Décès.
M. **Pugnière**, Inspecteur Général honoraire. . .	2 octobre 1889
M. **Lesguillier**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite.	» octobre 1889

7e DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 27 novembre. — M. **Dubois** (Paul), Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé d'une mission d'études à l'étranger, est temporairement attaché au service du Secrétariat du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Blondel**, appelé à un autre service.

Arrêté du 28 novembre. — M. **Viennot**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Niort, au service ordinaire du département des Deux-Sèvres, au service de la navigation de la Sèvre-Niortaise, au service du port et du canal maritime de Marans et au Contrôle des travaux d'agrandissement de la gare de Niort, est chargé, en outre, du 3e arrondissement (Lignes de Fontenay-le-Comte à Breuil-Barret, par Cezais-Vouvant, et de Velluire à Fontenay-le-Comte) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Préaudeau**, en remplacement de M. **Renard**, précédemment appelé à un autre service.

Arrêté du 4 décembre. — Le service des études du chemin de

fer de Coutances à Regnéville, supprimé par arrêté du 11 janvier 1888, est reconstitué.

Il est rattaché aux attributions de M. **Gouton**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Cherbourg.

Arrêté du 4 décembre. — M. **Pruchon**, nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe par Décret du 20 août 1889, est chargé, à la résidence de Puget-Théniers, de l'arrondissement du Nord-Ouest du service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, en remplacement de M. **Serraire**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — L'emploi d'Ingénieur ordinaire occupé, à la résidence du Havre, par M. **Renout**, Sous-Ingénieur admis à la retraite à dater du 1er janvier 1890, est supprimé.

Le service du port du Havre, actuellement réparti en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est organisé en deux arrondissements qui sont constitués comme il suit :

1er *Arrondissement :*

Bassins de la Citadelle, Vauban, Dock, de l'Eure et Bellot. — Digues de l'Eure. — Plage Sud. — Dragages. — Phares et fanaux. — Balisage. — Contrôle des voies ferrées.

M. **Desprez** (Henri), Ingénieur ordinaire de 2e classe.

2e *Arrondissement :*

Avant-port. — Bassins du Roi, de La Barre, du Commerce et de la Floride. — Formes de radoub. — Appareils hydrauliques. — Éclairage électrique. — Plage Ouest. — Canal de Tancarville.

M. **Widmer** (Maurice), Ingénieur ordinaire de 1re classe.

Arrêté du 9 décembre. — Un service de contrôle est créé pour les travaux de la ligne de Vitry-le-François à Lérouville, concédée à titre éventuel à la Compagnie des chemins de fer de l'Est par la loi du 20 juin 1889.

Ce service est placé dans les attributions de M. **Demouy**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris; il formera le 5e arrondissement du service de chemins de fer confié à cet Ingénieur en Chef.

M. **Küss**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, déjà attaché, à la résidence de Bar-le-Duc, au service ordinaire du département de la Meuse et au service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Massé**, est chargé, en outre, de l'arrondissement ci-dessus désigné.

Arrêté du 13 décembre. — M. **Crépin**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de Lot-

et-Garonne et d'un service de construction de chemins de fer, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Salles**, appelé à un autre service :

1° Service ordinaire du département de l'Aveyron;

2° Service des chemins de fer de :	Tournemire au Vigan; Carmaux à Rodez. — Section comprise entre le viaduc sur le Viaur et Rodez; Albi à Saint-Affrique. — Section comprise dans le département de l'Aveyron.

Arrêté du 13 décembre. — M. **Guiard** (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service de la navigation de la Seine — 2e section, au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans (Travaux neufs et entretien) et au service d'études et de contrôle d'études des chemins de fer métropolitains, est chargé du service ordinaire du département de Lot-et-Garonne et du service du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot, en remplacement de **M. Crépin**.

M. **Guiard** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — **M. Résal** (Jean), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Nantes, au service du canal de Nantes à Brest et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, est attaché, à la résidence de Paris, aux services ci-après désignés, en remplacement de **M. Guiard** savoir :

1° Navigation de la Seine. — 2e section. — 2e Arrondissement;

2° Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans. — Travaux neufs et entretien, — arrondissement de Paris;

3° Études et Contrôle d'études des chemins de fer métropolitains.

L'emploi occupé par **M. Résal** est supprimé.

Arrêté du 14 décembre. — M. **Alard** (Casiodore), Ingénieur en Chef de 1re classe, Secrétaire de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, est nommé Membre de la Commission des Routes nationales.

Arrêté du 23 décembre. — M. **Boulangier** (Edgar), Ingénieur ordinaire de 1re classe, en disponibilité, est remis en activité et chargé de terminer le compte-rendu des résultats de la mission en Russie et en Sibérie qui lui avait été confiée par arrêté du 23 mars 1888.

Idem. — Les services respectivement confiés à MM. **Fontaine** et **Bonneau du Martray**, Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaus-

sées à Dijon, sont répartis à nouveau comme il suit entre ces deux Ingénieurs en Chef :

I. M. **Fontaine.**

Canal de Bourgogne.

Contrôle des travaux du chemin de fer des Laumes à Epinac.

II. M. **Bonneau du Martray.**

Canal du Centre.

Contrôle des travaux des chemins de fer de Chagny à Auxonne et de Saint-Loup-de-la-Salle à Beaune.

II. — CONDUCTEURS

1° DÉCORATION.

Décret du 28 décembre. — M. **Hentgen** (Pierre), Conducteur principal, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° HONORARIAT.

4 décembre. — M. **Colinet** (Charles), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er janvier 1890, est nommé Conducteur principal honoraire.

3° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

28 novembre. — M. **Dessolle** (Philippe), Commis, Concours de 1882, n° 536, Pas-de-Calais, service ordinaire.

30 novembre. — M. **Paraige** (Jean), Commis, Concours de 1882, n° 289, Basses-Pyrénées, service ordinaire.

9 décembre. — M. **Lelong** (Victor), Commis, Concours de 1882, n° 41, Seine-et-Marne, service ordinaire.

12 décembre. — M. **Philippeau** (Simon), Concours de 1882, n° 517, service des Travaux publics de la Tunisie.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Gioux** (Antoine), Commis, Concours de 1883,

n° 2, Cantal, service des études et travaux du chemin de fer de Largnac à Vendes.

12 *décembre*. — M. **Maleval** (Adolphe), Concours de 1883, n° 6, Alger, service ordinaire de la circonscription de l'Est.

Idem. — M. **Cahen** (Jules), Commis, Concours de 1883, n° 9, Ardennes, service du canal de l'Est-Branche Nord.

Idem. — M. **Pariset** (Eugène), Commis, Concours de 1883, n° 10, Ardennes, à la disposition de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Il est considéré comme étant en activité.

Idem. — M. **Meynard** (Emmanuel), Commis, Concours de 1883, n° 17, service municipal de la ville de Bordeaux.

Il est considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Langevin** (Charles), Commis, Concours de 1883, n° 19, Seine, service ordinaire.

Idem. — M. **Zryd** (Julien), Concours de 1883, n° 24, Seine, service vicinal.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Renaud** (Eugène), Commis, Concours de 1883, n° 26, Cher, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

Idem. — M. **Joulian** (Théodore), Concours de 1883, n° 28, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine.

Idem. — M. **Nosley** (Eugène), Commis, Concours de 1883, n° 29, Lozère, service ordinaire.

Idem. — M. **Lichounet** (Jean), Commis, Concours de 1883, n° 30, Basses-Pyrénées, service ordinaire.

Idem. — M. **Lefebvre** (Georges), Commis, Concours de 1883, n° 31, Seine, service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Husson** (Ernest), Commis, Concours de 1883, n° 32, Marne, service ordinaire.

Idem. — M. **Bennot** (Charles), Commis, Concours de 1883, n° 34, Vaucluse, service ordinaire.

Idem. — M. **Delepierre** (Emile), Commis, Concours de 1883, n° 38, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Robin** (Félix), Commis, Concours de 1883, n° 39, Charente, service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême.

Idem. — M. **Claveille** (Joseph), Commis, Concours de 1883, n° 44, Gironde, service maritime.

12 *décembre*. — M. **Andrieu** (Paulin), Commis, Concours de 1883, n° 46, Tarn, service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

Idem. — M. **Dupont** (Edmond), Commis, Concours de 1883, n° 52, service des Travaux publics de la régence de Tunis.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Kerler** (Eugène), Commis, Concours de 1883, n° 58, Ardennes, service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'Est.

Idem. — M. **Simonnet** (Edmond), Concours de 1883, n° 65, Alger, service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

Idem. — M. **Trouvé** (Jules), Commis, Concours de 1883, n° 67, Cher, service du canal de Berry.

Idem. — M. **Pellier** (Paul), Commis, Concours de 1883, n° 70, Ardèche, service ordinaire.

Idem. — M. **Girard** (Philippe), Concours de 1883, n° 74, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Philippeville.

Idem. — M. **Bonis** (Jacques), Commis, Concours de 1883, n° 75, Lot-et-Garonne, service ordinaire.

Idem. — M. **Ollier** (Jean-Baptiste), Commis, Concours de 1883, n° 79, Vienne, service municipal de la Ville de Poitiers.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Samson** (Jean), Commis, Concours de 1883, n° 81, Lot, service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.

Idem. — M. **Riché** (Emile), Commis, Concours de 1883, n° 82, Loiret, service ordinaire.

Idem. — M. **Brindeau** (Félix), Commis, Concours de 1883, n° 83, Seine, service ordinaire.

Idem. — M. **Dupont** (Georges), Commis, Concours de 1883, n° 87, Somme, service ordinaire.

Idem. — M. **Jardeaux** (Victor), Commis, Concours de 1883, n° 88, Loiret, service ordinaire.

Idem. — M. **Thierry** (Jean-Baptiste), Commis, Concours de 1883, n° 89, Nièvre, service de la 2ᵉ section de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Grillon** (Baptiste), Commis, Concours de 1883, n° 92, Seine, service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Robert** (Barthélemy), Commis, Concours de 1883, n° 95, Seine, service du Contrôle de l'exploitation technique

des chemins de fer d'Orléans et Commission du nivellement général de la France.

12 *décembre*. — M. **Joulian** (Simon), Concours de 1883, n° 99, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine.

Idem. — M. **Chantoiseau** (Auguste), Commis, Concours de 1883, n° 102, Eure, service de la navigation de la Seine — 3e Section — 2e Division.

Idem. — M. **Mithouard** (Edmond), Commis, Concours de 1883, n° 103, Eure-et-Loir, service ordinaire.

Idem. — M. **Roy** (Victor), Commis, Concours de 1883, n° 105, service des Travaux publics de la régence de Tunis.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Distinguin** (Charles), Commis, Concours de 1883, n° 109, Pas-de-Calais, service ordinaire.

Idem. — M. **Delhotel** (Léon), Commis, Concours de 1883, n° 117, Seine, service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Demouy**.

Idem. — M. **Ferrieu** (Baptiste), Commis, Concours de 1883, n° 124, Aveyron, service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

Idem. — M. **Trouillet** (François), Commis, Concours de 1883, n° 127, Basses-Pyrénées, service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port.

Idem. — M. **Luizet** (Benoît), Concours de 1883, n° 130, service des Travaux publics de la régence de Tunis.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Bebon** (Hippolyte), Commis, Concours de 1883, n° 131, service des Travaux publics de la régence de Tunis.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Subervie** (Louis), Commis, Concours de 1883, n° 142, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.

Idem. — M. **Volant** (Emile), Commis, Concours de 1883, n° 143, Indre-et-Loire, service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé.

Idem. — M. **Libeyre** (Jean), Commis, Concours de 1883, n° 151, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide.

Idem. — M. **Pierru** (Henri), Commis, Concours de 1883, n° 156, Pas-de-Calais, service maritime.

Idem. — M. **Briau** (Louis), Commis, Concours de 1883, n° 159, service de l'Administration des chemins de fer de l'État.

Il est placé dans la situation de service détaché.

12 *décembre.* — M. **Huet** (Henri), Commis, Concours de 1883, n° 161, Maine-et-Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Samuel** (Elie), Commis, Concours de 1883, n° 166, Drôme, service ordinaire.

Idem. — M. **Roger** (Valentin), Commis, Concours de 1883, n° 168, Eure-et-Loir, service ordinaire.

Idem. — M. **Barbey** (Albert), Commis, Concours de 1883, n° 169, Seine-Inférieure, service maritime. — 2e section.

Idem. — M. **Pradès** (Fernand), Concours de 1883, n° 178, Employé à la Direction de l'Hydraulique agricole au Ministère de l'Agriculture.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Duguet** (Adrien), Commis, Concours de 1883, n° 184, Cantal, service ordinaire.

Idem. — M. **Morisot** (Octave), Commis, Concours de 1883, n° 185, Cher, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

Idem. — M. **Mourzelas** (Léon), Commis, Concours de 1883, n° 187, Saône-et-Loire, service du canal du Centre.

Idem. — M. **Déplanque** (Jean-Baptiste), Commis, Concours de 1883, n° 189, Pas-de-Calais, service ordinaire.

18 *décembre.* — M. **Dedieu** (Pierre), Commis, Concours de 1882, n° 265, Basses-Alpes, service ordinaire.

27 *décembre.* — M. **Querbe** (Ernest), Commis, Concours de 1882, n° 306, Hérault, service maritime.

Idem. — M. **Colignon** (Eugène), Commis, Concours de 1882, n° 264, Marne, service ordinaire.

Idem. — M. **Boulleau** (Edmond), Commis, Concours de 1882, n° 91, Charente-Inférieure, service ordinaire.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

5 *décembre.* — M. **Marquetty** (Ernest), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Yonne, est autorisé à se charger, pour le compte du Gouvernement de l'Uruguay, de l'exécution de travaux de viabilité dans le département de Montevideo.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

10 *décembre.* — M. **Aouit** (Maurice), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé, est mis à la disposition de l'Ingénieur chargé de la mission française des Travaux publics en Grèce.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

16 *décembre.* — M. **Croixmarie** (Alphonse), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est autorisé, sur sa demande, à se charger, pour le compte du Gouvernement de l'Uruguay, de l'exécution de travaux de viabilité dans le département de Montevideo.

Il est maintenu dans la situation de service détaché.

21 *décembre.* — M. **Rosier** (Louis), Conducteur de 2e classe, détaché au Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Colonies, en qualité de Chef du Bureau technique des travaux de l'Exposition universelle, est autorisé à passer au service municipal de la Ville de Paris.

Il est maintenu dans la situation de service détaché.

24 *décembre.* — M. **Darche** (Paul), Conducteur de 3e classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est autorisé, sur sa demande, à se charger, pour le compte du Gouvernement de l'Uruguay, de l'exécution de travaux de viabilité dans le département de Montevideo.

Il est maintenu dans la situation de service détaché.

5° CONGÉS.

5 *décembre.* — Un congé d'un an sans traitement, pour affaires personnelles, est accordé à M. **Brossard** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

20 *décembre.* — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles à M. **Pansin** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche.

6° CONGÉS RENOUVELABLES.

14 *décembre.* — M. **Decoux** (Michel), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Conducteur des travaux des lignes nouvelles, à la résidence de Bordeaux.

Idem. — M. **Rivière** (Auguste), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester

au service central de l'entretien et de la surveillance des chemins de fer de l'Ouest, à la résidence de Paris.

14 *décembre.* — M. **Dautrey** (Henri), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est (Voie), à la résidence de Reims.

24 *décembre.* — M. **Andrieu** (Pierre), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, pour la conduite des travaux des bâtiments de la ligne de Montauban à Bédarieux, à la résidence d'Olargues (Hérault).

Idem. — M. **Biez** (Emile), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer de diriger l'exploitation d'un moulin, à La Ferté-sous-Jouarre.

7e DISPONIBILITÉ.

30 *novembre.* — M. **Lafforgue** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an, pour raisons de santé.

8e DÉMISSION.

27 *novembre.* — Est acceptée la démission de M. **Vaissière** (Bernard), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles.

9e RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Simonin** (Charles), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé.	11 déc. 1889
M. **Abrial** (Jean), Conducteur de 1re classe, Haute-Loire, service ordinaire.	1 janv. 1890
M. **Colinet** (Charles), Conducteur de 1re classe, Seine-et-Marne, service ordinaire	1 janv. 1890
M. **Bertrand** (Henry), Conducteur principal, Marne, service ordinaire	28 janv. 1890

Date d'exécution.

M. **Moreau** (Amand), Conducteur de 1re classe, Mayenne, service ordinaire. . . . . 3 fév. 1890

M. **Prud'homme** (Louis), Conducteur principal, Loire, service du Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. . . . . 5 fév. 1890

M. **Lombard** (Gustave), Conducteur de 1re classe, Charente-Inférieure, service ordinaire. . . . . . . 7 fév. 1890

M. **Fournier** (Louis), Conducteur de 3e classe, en congé pour raisons de santé . . . . 17 fév. 1890

M. **Riquier** (Urma), Conducteur principal, Somme, service ordinaire. . . . . 26 fév. 1890

10° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Herselin** (Clotaire), Conducteur de 1re classe, Oise, service ordinaire . . . . 12 déc. 1889

M. **Aune** (Jean), Conducteur de 1re classe, Basses-Alpes, service ordinaire. . . . . 13 déc. 1889

M. **Cavel** (Adolphe), Conducteur de 1re classe, Nord, service de la navigation entre la Belgique et Paris. . . . . 16 déc. 1889

11° DÉCISIONS DIVERSES.

27 novembre. — **M. Venet** (Félix), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Rhône, est attaché, en outre, au service du Contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gobin**.

4 décembre. — **M. Fouqué** (Emile), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Mayenne, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Fougères à Vire — Section de Fougères à Saint-Hilaire-du-Harcouët.

Idem. — **M. Rocher** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Orne, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Avranches à Domfront.

Idem. — **M. Turpin** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Orne, au service ordinaire et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Avranches à Domfront, reste exclusivement attaché au service ordinaire.

6 *décembre*. — M. **Mathey** (François), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, passe au service ordinaire du même département.

9 *décembre*. — M. **Devillechenoux** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie.

14 *décembre*. — M. **Coti** (Antoine), Conducteur de 3e classe, attaché au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du département de la Corse, cesse d'être attaché à ce service dans lequel il exerçait les fonctions de Commissaire de surveillance administrative de la ligne d'Ajaccio à Vizzavona.

M. Coti passe au service de construction des chemins de fer du même département.

Idem. — M. **Lavabre** (Justin), Conducteur de 1re classe, attaché au service des études et travaux des chemins de fer du département de la Corse, et, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer du même département, remplira, en outre, les fonctions de Commissaire de surveillance administrative.

16 *décembre*. — M. **Bertrand** (Gustave), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne, passe dans le département de la Seine au service de la navigation de la Seine — 1e Section — 2e Division.

18 *décembre*. — M. **Cassagnes** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

Idem. — M. **Kervern** (Albert), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, passe dans le département du Loiret, même service.

19 *décembre*. — M. **Deshayes** (Etienne), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, passe au service de la 2e section de la navigation de la Loire, même département.

20 *décembre*. — M. **Calmels** (Marius), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Ariége, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Foix, passe au service ordinaire du département de l'Ardèche.

20 *décembre.* — **M. Léotardi** (Auguste), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

23 *décembre.*—**M. Gauché** (Claude), Conducteur principal attaché, dans le département de la Mayenne, au service des études et travaux du chemin de fer de Pouancé à Laval, passe au service ordinaire du même département.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 36)

[26 novembre 1889]

Loi portant abrogation de l'article 7 de la loi du 17 juillet 1889 relatif à la perception des droits de timbre des récépissés délivrés par les compagnies de chemins de fer pour les transports effectués autrement qu'en grande vitesse.

. . . .

Article unique. — Est abrogé l'article 7 de la loi de finances du 17 juillet 1889 relatif à la perception des droits de timbre des récépissés délivrés par les compagnies de chemins de fer pour les transports autrement qu'en grande vitesse.

Sont et demeurent maintenues sans modification les dispositions législatives antérieurement en vigueur.

. . . .

(N° 37)

[10 décembre 1889]

Loi autorisant le département de l'Allier à créer des ressources extraordinaires pour les travaux des chemins vicinaux.

. . . .

Art. 1er. — Le département de l'Allier est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à emprunter à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 4,50 p. 100 une somme de 102.000 francs remboursable en trente ans et applicable aux travaux neufs et de grosses réparations des chemins vicinaux.

Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par endossement, soit auprès de la Caisse des dépôts et consignations ou de la Société du Crédit foncier de France.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer

de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du Ministre de l'intérieur.

Art. 2. — Le département de l'Allier est également autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant trente ans, à partir de 1890, de 22 centièmes de centime additionnels au principal des quatre contributions directes pour en consacrer le produit au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt de 102.000 francs, autorisé par l'article 1er ci-dessus.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé chaque année par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871 (*).

. . . .

(N° 38)

[12 décembre 1889]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département du Pas-de-Calais, des chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite, d'Aire à Fruges et de Rimeux-Gournay à Berck.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Pas-de-Calais, de deux chemins de fer d'intérêt local à voie d'un mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails :

1° D'Aire à Fruges par ou près Thérouanne;

2° De Rimeux-Gournay à Berck par ou près Montreuil-sur-Mer et Verton.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'établissement desdites lignes ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Pas-de-Calais est autorisé à pourvoir à l'exécution des lignes dont il s'agit comme chemins de fer d'intérêt local suivant les dispositions de la loi du 11 juin

---

(*) Ann. 1871, p. 407.

1880(*), et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 3 mai 1889, entre le préfet du Pas-de-Calais, d'une part, et le sieur Alfred Lambert, d'autre part, ainsi que du cahier des charges arrêté à la date du 25 mars 1889.

Des copies certifiées conformes de ces conventions et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des chemins de fer mentionnés à l'article 1er ci-dessus est fixé à 70.000 francs par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder 88 kilomètres, y compris les frais de constitution du capital-actions, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de 6 p. 100 du montant de ce capital.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, pendant trente années, à partir de la mise en exploitation de la totalité des deux lignes, est fixé à 109.187 francs.

Art. 5. — Sont approuvés le traité passé, le 12 juin 1888, entre la compagnie du chemin de fer du Nord et le sieur Alfred Lambert, ainsi que l'avenant en date du 15 mai 1889.

Les résultats dudit traité, en ce qui concerne la compagnie du chemin de fer du Nord, seront compris en recettes et en dépenses dans son compte annuel d'exploitation.

Des copies certifiées conformes du traité et de l'avenant resteront annexées à la présente loi.

Une somme de 43.800 francs par kilomètre devra avoir été intégralement remboursée à la compagnie du chemin de fer du Nord à l'expiration d'un délai de trente ans.

Art. 6. — Aucune émission d'obligations ne sera faite par le concessionnaire des lignes d'Aire à Fruges et de Rimeux-Gournay à Berck, soit pour la construction, soit pour l'exploitation de ces lignes.

. . . .

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Vel-Durand, préfet du Pas-de-Calais, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département, conformément :

Aux délibérations du conseil général du Pas-de-Calais, en date des 15-16 avril 1885, 25 août 1886, 28 septembre 1886, 19 avril 1887, 27 août 1887 et 13 mars 1889 ;

(*) *Ann.* 1880, p. 870.

Aux lois des 10 août 1871 (*) et 11 juin 1880, au décret du 20 mars 1882 (**) et sous réserve de la loi à intervenir pour déclarer l'utilité publique ;

D'une part,

Et M. Alfred Lambert, ingénieur, 162, boulevard Magenta, à Paris,

D'autre part ;

Vu le traité passé le 2 avril 1887 avec la compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Anvin à Calais, approuvé le 27 août 1887 par le conseil général ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Pas-de-Calais concède à M. Lambert la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local ci-après désignés, à voie unique de 1 mètre de largeur entre les rails, tels qu'ils sont définis aux cahiers des charges ci-annexés ;

Ligne d'Aire à Fruges : longueur environ, 30 kilomètres ;

Ligne de Rimeux-Gournay à Berck : longueur, environ 57 kilomètres. — Longueur totale, environ 87 kilomètres.

Cette concession est faite conformément au traité passé par M. Lambert, le 2 avril 1887 avec la compagnie du chemin de fer d'Anvin à Calais pour l'exploitation, lequel traité restera annexé à la présente convention.

Art. 2. — En cas d'insuffisance de l'ensemble des produits bruts (impôts déduits) des deux lignes concédées pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 5 p. 100 (amortissement compris) du capital de premier établissement des deux dites lignes, le département s'engage à couvrir, pour partie et pendant une période maximum de trente ans, ladite insuffisance dans les conditions stipulées ci-dessous :

La subvention du département, jointe à celle des communes et des particuliers, dont le département se porte fort à l'égard du concessionnaire dans les conditions définies ci-après (article 4), ne dépassera pas 109.187 francs, savoir :

(*a*) Provenant des ressources du département.	83.313 fr.
(*b*) Provenant de celles des communes et des particuliers.	25.874
Ensemble.	109.187 fr.

Le payement de la subvention sera, d'ailleurs, subordonné aux restrictions prévues par les deux derniers paragraphes de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

La période de 30 ans commencera à la date de la mise en exploitation de la totalité des deux lignes concédées.

Pour le calcul des insuffisances, il est entendu :

1° Que le capital de premier établissement ne sera pris en compte que jusqu'à un maximun de 70.000 francs par kilomètre, sans que la longueur totale à laquelle sera appliqué ce maximum puisse dépasser 88 kilomètres.

Ce maximum comprend le prix des terrains, l'établissement des lignes et de leurs dépendances, le matériel roulant, le mobilier des gares et l'outillage des

(*) *Ann.* 1871, p. 407.
(**) *Ann.* 1882, p. 706.

ateliers, les dépenses relatives à la constitution du capital-actions, les insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction des lignes, enfin l'augmentation du matériel roulant, la pose des voies de garage, l'établissement de nouvelles stations ou haltes, etc., qui seront reconnues nécessaires au cours de la concession, d'accord entre le département et le concessionnaire.

Le concessionnaire justifiera les dépenses ci-dessus énumérées dans les formes prévues par l'article 2 du décret réglementaire du 20 mars 1882.

Il est, d'ailleurs, spécifié que les dépenses relatives à la constitution du capital-actions ne seront admises en compte que jusqu'à concurrence de 6 p. 100 du capital-actions.

2° Que les frais d'exploitation et d'entretien par kilomètre exploité seront évalués à forfait et tout compris à 2.000 francs, plus le tiers de la recette kilométrique brute (impôts déduits), 2.000 + R/3,

3° Que les longueurs des lignes servant de bases aux calculs des insuffisances seront déterminées, en ce qui concerne le compte de premier établissement, par un chaînage continu et contradictoire ayant pour extrémités les axes des bâtiments des voyageurs des stations de raccordement, ou les aiguilles de raccordement avec la ligne d'Anvin à Calais, ou les aiguilles extrêmes des gares terminus, ledit chaînage ne tenant pas compte des voies annexées pour raccordements ou embranchements particuliers.

4° Que les longueurs des lignes, en ce qui concerne les frais d'exploitation et d'entretien, seront égales aux longueurs définies au paragraphe précédent avec addition des longueurs empruntées pour l'exploitation au chemin de fer d'Anvin à Calais.

Art. 3. — Il est entendu, pour l'application de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, qu'à partir de l'expiration de la période de trente années, définie à l'article précédent, le capital de premier établissement portant intérêt à 6 p. 100 sera réduit d'une somme égale à celle qui aura été avancée par la compagnie du Nord, en exécution de l'article 1er du traité passé le 12 juin 1888 entre ladite compagnie et M. Alfred Lambert, la somme avancée en vertu de cet article devant être tenue pour amortie dans ladite période de trente ans.

Art. 4. — La subvention annuelle du département, y compris celles des communes et des particuliers, sera payée par le département sur la production par le concessionnaire des pièces justificatives à dresser dans les formes déterminées par le décret du 20 mars 1882.

L'avance prévue par l'article 9 dudit décret sera versée pour partie au compte du département, des communes et des particuliers, dans les deux mois qui suivront la fixation de ladite avance par le ministre des travaux publics.

Le département ne sera d'ailleurs tenu, envers le concessionnaire, du payement des subventions à provenir des communes et des particuliers, dans la limite du maximum stipulé à l'article 2, qu'autant que les communes et les particuliers auront pris envers le département, avant l'ouverture des chemins de fer concédés, des engagements formels et définitifs, savoir :

1° Pour les communes : des délibérations des conseils municipaux fixant la nature et l'importance des subventions avec indication des voies et moyens, lesdites délibérations approuvées par l'autorité compétente :

2° Pour les particuliers : des engagements par actes notariés, avec aval de garantie ou première hypothèque, accepté par l'autorité compétente.

En cas de retard apporté par l'État au payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 5. — Les agents employés à la construction et à l'exploitation des deux lignes concédées seront tous de nationalité française.

Art. 6. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsque l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de l'insuffisance de recettes par une subvention annuelle égale en durée et en quotité à l'ensemble des subventions du département, des communes et des particuliers telles qu'elles résultent des articles 2 et 4 ci-dessus.

Art. 7. — M. Alfred Lambert s'engage à constituer, dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, une société anonyme qui se substituera à lui et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis du département et de la compagnie du chemin de fer du Nord de tous les engagements qu'il aurait contractés envers ces derniers.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 8. — Cette société devra réaliser intégralement et employer dans les conditions de l'article 18 de la loi du 11 juin 1880, un capital-actions de 16.200 francs par kilomètre avant d'effectuer aucune partie des emprunts consentis par la compagnie du chemin de fer du Nord.

. . . .

TRAITÉ DU 12 JUIN 1888.

Entre la compagnie anonyme du chemin de fer du Nord dont le siège est à Paris, 18, rue de Dunkerque, représentée par :

MM. Hippolyte-Gaston Griolet,
Omer-Henri Vallon,
Joseph-Henri Ottinguer,

Agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et comme autorisés spécialement à réaliser le présent traité par décision de l'assemblée générale des actionnaires en date du 29 avril 1887,

D'une part;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 158, boulevard Magenta, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire des lignes d'intérêt local d'Aire à Fruges et de Berck à ou près Rimeux-Gournay, par Verton, Montreuil et Hucqueliers, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation desdites lignes,

D'autre part;

Il a été exposé ce qui suit :

Le conseil général du Pas-de-Calais, dans sa séance du 27 septembre 1886, a concédé à M. Lambert les chemins de fer d'Aire à Fruges et de Berck à ou près Rimeux-Gournay comprenant ensemble une longueur de 88 kilomètres environ.

La subvention accordée par le département est de trente annuités de 83.313 francs auxquelles se joignent trente annuités de 25.874 francs représentant les subventions des communes et des particuliers.

Conformément à l'article 13 de la loi du 11 juin 1880 et à l'article 12 du décret du 20 mars 1882 (*), ces subventions motiveront de la part de l'État une subvention pouvant être équivalente.

Dans ces circonstances, la compagnie du Nord et le concessionnaire de la ligne d'Aire à Fruges et de Berck à ou près Rimeux-Gournay, sont convenus des stipulations suivantes :

Art. 1er. — La compagnie du chemin de fer du Nord consent à faire au concessionnaire des chemins de fer d'intérêt local d'Aire à Fruges et de Berck à ou près Rimeux-Gournay, l'avance d'un capital représentant, au taux de 4 p. 100, la totalité des subventions que la société en formation recevra par annuités du département, des communes et des particuliers, ainsi que celle de l'État, conformément aux prévisions ci-dessus.

Le capital à avancer dans ces conditions est évalué à 3.800.000 francs, soit environ 43.800 francs par kilomètre.

Pour couvrir la compagnie du Nord de cette avance, M. Lambert, tant en son nom personnel qu'en celui de la société à constituer par lui, cède, délègue et transporte à la compagnie du Nord, qui accepte, tous ses droits auxdites subventions.

Art. 2. — En outre et en vue de dispenser la société à constituer de toute émission d'obligations ou autre emprunt, la compagnie du Nord consent à lui faire ultérieurement l'avance des sommes dont elle pourra avoir besoin pour construire lesdites lignes, mais seulement jusqu'à concurrence d'un maximum de 10.000 francs par kilomètre.

A la garantie de cette avance, M. Lambert ès-qualités cède, délègue et transporte à la compagnie du Nord, ce qui est accepté par MM. Griolet, Vallon et Hottinguer ès qualités, ses droits jusqu'à concurrence de ladite avance à l'excédent annuel des recettes sur les dépenses d'exploitation des lignes susindiquées tel que cet excédent lui sera dû par la compagnie qui exploitera.

M. Lambert ès qualités, met et subroge la compagnie du Nord dans tous ses droits et actions contre l'État, le département et les communes ou particuliers résultant notamment du traité de concession du 27 décembre 1887, de la loi déclarative d'utilité publique et aussi dans ses droits contre la compagnie exploitante.

M. Lambert ès-qualités s'oblige à réitérer ces transports et délégations à ses frais, à toute réquisition de la compagnie du Nord, et à donner son concours à celle-ci pour lui faciliter le recouvrement des sommes transportées.

Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présentes pour les faire signifier partout où besoin sera.

M. Lambert ès-qualités, a remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, une ampliation du traité passé le 27 décembre 1887 avec le département.

Art. 3. — Les sommes avancées par la compagnie du Nord, en vertu de

---

(*) *Ann.* 1882, p. 706.

l'article qui précède, produiront intérêt simple à 4 p. 100 à compter de chaque versement.

Le compte général des avances faites, ainsi que celui des intérêts sur chaque versement partiel, sera arrêté après la mise en exploitation de la totalité de la ligne.

Le remboursement sera assuré par une annuité payable en deux termes égaux, le 1er juillet et le 1er décembre de chaque année. Les annuités seront calculées du jour de l'arrêté de compte, jusqu'au 31 décembre 1950, d'après le taux moyen de l'intérêt (y compris la prime de remboursement et les frais et droits accessoires) des émissions d'obligations de la compagnie du Nord pendant une année avant l'arrêté de compte.

Art. 4. — Les avances ci-dessus énoncées ne seront exigibles pour la portion afférente à chaque section de ligne du réseau concédé qu'après exécution des travaux ou livraison des matériaux dans les conditions prescrites par l'administration sur la production des mémoires justificatifs desdits travaux et fournitures de matériaux, et aussi à la charge par ledit concessionnaire de justifier qu'il ne se trouve grevé d'aucune autre dette du chef de la concession.

Art. 5. — En cas de non payement total ou partiel à l'échéance prévue des annuités et subventions d'insuffisance du produit net, la somme restant due à la compagnie du Nord produira intérêt à 4 p. 100, à compter de l'échéance.

Les sommes qui pourraient rester dues à l'expiration des trente années fixées par l'acte de concession pour le payement des subventions seront prélevées sur les excédents de produits nets de l'exploitation, conformément aux prévisions de l'article 2.

Art. 6. — A raison des dispositions qui précèdent, la société d'Aire à Fruges et de Berck à ou près Rimeux-Gournay ne pourra céder son exploitation à une compagnie qu'autant que celle-ci aurait été agréée par la compagnie du Nord.

La société d'Aire à Fruges et de Berck à ou près Rimeux-Gournay s'engage en outre à n'entreprendre, en dehors des travaux que l'administration serait en droit de lui imposer, aucuns travaux nouveaux, lignes, embranchements, prolongements ou autres et à ne faire aucune émission d'obligations ou autres emprunts, sans l'assentiment de la compagnie du Nord qui pourra en conséquence prendre à ce point de vue communication des projets et de la comptabilité de ladite société.

Art. 7. — La société d'Aire à Fruges et de Berck à ou près Rimeux-Gournay se réserve la faculté que lui accorde la compagnie du Nord de faire construire et entretenir son matériel roulant, machines, voitures et wagons, chariots, etc., dans les ateliers du chemin de fer du Nord.

Art. 8. — Les parties font élection de domicile, savoir :

M. Lambert, en son nom et en celui de la société d'Aire à Fruges et de Berck à ou près Rimeux-Gournay, à Paris, boulevard Magenta, 158;

Et la compagnie du Nord en son siège social.

Cette élection de domicile sera attributive de juridiction.

Art. 9. — Les frais des présentes et ceux qui en seront la conséquence, les droits d'enregistrement et impôts de toute nature auxquels elles pourront

donner lieu seront à la charge de la société d'Aire à Fruges et de Berck à ou près Rimeux-Gournay.

Art. 10. — Le présent traité ne deviendra définitif qu'à la condition que le concessionnaire obtienne l'ensemble des subventions ci-dessus prévues et notamment de l'État un concours équivalent à celui du département, des communes et des particuliers, et aussi qu'après qu'il aura été approuvé par une loi autorisant la compagnie du Nord, conformément à l'article 3 de la loi du 20 novembre 1883, à en comprendre les résultats en recettes et en dépenses dans son compte annuel d'exploitation,

. . . .

AVENANT AU TRAITÉ DU 12 JUIN 1888.

Entre la compagnie anonyme du chemin de fer du Nord, dont le siège est à Paris, 18, rue de Dunkerque, représentée par :

MM. André-Jean Laurens de Waru,
Hippolyte-Gaston Griolet,
Omer-Henri Vallon,

Agissant en leur qualité d'administrateurs de ladite compagnie et comme autorisés spécialement aux présentes, par décision de l'assemblée générale des actionnaires en date du 29 avril 1887,

D'une part;

Et M. Alfred Lambert, ingénieur civil, demeurant à Paris, 158, boulevard Magenta, agissant tant en son nom personnel, comme concessionnaire des lignes d'intérêt local d'Aire à Fruges et de Berck à ou près Rimeux-Gournay, par Verton, Montreuil et Hucqueliers, que comme se portant fort pour la société en formation pour la construction et l'exploitation desdites lignes,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

L'article 2, paragraphes 3 et 6 du traité conclu, le 12 juin 1888, entre la compagnie du Nord et M. Lambert (Alfred), est modifié de la manière suivante :

§ 3. — M. Lambert, ès-qualités, met et subroge la compagnie du Nord dans tous ses droits et actions contre l'État, le département et les communes ou particuliers résultant notamment du traité de concession du 3 mai 1889, de la loi déclarative d'utilité publique et aussi dans ses droits contre la compagnie exploitante.

§ 6. — M. Lambert, ès-qualités, a remis à la compagnie du Nord, qui le reconnaît, une ampliation du traité passé le 3 mai 1889 avec le département.

. . . .

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges s'applique à deux chemins de fer distincts. Le premier, d'Aire à Fruges, partira de la station du chemin de fer du Nord à Aire-sur-la-Lys, remontera la vallée de la Lys et aboutira à la station

de Fruges sur le chemin de fer d'intérêt local d'Anvin à Calais, il se raccordera à Aire avec la Lys navigable moyennant une gare d'eau à créer par le concessionnaire.

Le second de Rimeux-Gournay à Berk, partira de la station de Rimeux-Gournay sur le chemin de fer d'Anvin à Calais, passera par Hucqueliers et Montreuil-sur-Mer où il se raccordera avec le chemin de fer d'intérêt général d'Arras à Etaples, par Verton, où il se raccordera avec le chemin de fer d'intérêt général de Paris à Calais et aboutira à la plage de Berck après avoir desservi la ville du même nom.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an, à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que les lignes sus-énoncées soient l'une et l'autre livrées à l'exploitation dans un délai de trois ans, à partir de la même date.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances sans que les projets en aient été approuvés, conformément à l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble, par le conseil général, et pour les projets de détail des ouvrages, par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du ministre des travaux publics, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, seront remis au préfet, dans les six mois au plus tard de la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au conseil général, qui statuera définitivement, sauf le droit réservé au ministre des travaux publics, par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi, d'appeler le conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise au concessionnaire avec la mention de la décision approbative du conseil général; l'autre restera entre les mains du préfet.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4 (*du type*) (du département) (*).

Art. 5 (*du type*).

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie, lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35.000 francs pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra à toute époque de la concession, être requis par le préfet au nom du département, et par le ministre des travaux publics au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter

(*) Pour *le type* voir *Annales* 1882, p. 264.

une seconde voie sur tout ou partie des lignes, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement des chemins de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,60, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,60; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,70.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2m,10.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises, de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,80.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugées nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 25 millièmes.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

1° Lignes d'Aire à Fruges. — Aire (gare de la compagnie du Nord), Moulin-le-Comte, Marnetz, Thérouanne, Delette, Coyecques, Dennebrœucq, Belle-Fontaine, Matringhem et Fruges (gare du chemin de fer d'Anvin à Calais).

2° Ligne de Rimeux-Gournay à Berck. — Rimeux-Gournay (station du chemin de fer d'Anvin à Calais), Verchocq, Rumilly, Ergny, Wicquinghem, Hucqueliers, Preures, Enquin, Beussant-Recques, Estrée, Montreuil-sur-Mer (gare de la compagnie du Nord), Saint-Justin, Ecuires, Wailly, Verton (village), Verton (gare de la compagnie du Nord), Berck (ville) et Berck (plage).

Le conseil général déterminera, après enquête, celles de ces stations qui pourront être affectées exclusivement aux voyageurs (haltes).

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500 indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10 (*du type*).

Art. 11. — Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication ou d'intérêt commun, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route sera de 5 mètres au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de 4^{m},30 au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de 4 mètres. La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie exécutera les ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de 7^{m},10.

Art. 12. — Lorsque les chemins de fer devront passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre

les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 7 mètres pour la route départementale, à 5 mètres pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4 mètres pour les chemins à une voie, et de 7 mètres sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur règnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4^{m},30.

Art. 13. — Dans le cas ou des routes nationales ou départementales, ou des chimins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails et contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45°, à moins d'une autorisation formelle de l'administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour les routes nationales et départementales, 5 mètres pour les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins 4 mètres pour tous les autres chemins.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, les types des barrières qu'il devra poser aux passages à niveau, ainsi que les abris ou maisons de gardes à établir. Il peut dispenser d'établir des maisons de gardes ou des abris, et même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à 20 millièmes au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage.

Art. 14 (*du type*).

Art. 15 (*du type*). — (4 mètres et 7^{m},10).

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et 7^{m},10 de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur règnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté, et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de 4^{m},90. La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4^{m},30. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17 et 18 (*du type*).

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de 1 mètre d'axe en axe.

Art. 20 (*du type*).

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 22 à 28 (*du type*).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 29 et 30 (*du type*).

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur les chemins de fer concédés devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7. Il sera d'origine française aussi bien que le matériel fixe.

(Le reste *comme au type*.)

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à trois.

Art. 33 (*du type*).

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 34. — La durée de la concession pour la ligne mentionnée à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin quatre-vingt-dix-neuf ans après la même date.

Art. 35 [*du type* (le département)].

Art. 36. — Le département aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne entière, ou, au plus tard, à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 2 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est demandé par le département après

l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on règlera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant les deux derniers paragraphes de l'article 35, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour le département.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'État sera substitué au département dans tous les droits que ce dernier tient de la loi du 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Si l'État rachète la concession passé le terme de quinze années qui est fixé dans le paragraphe 1er du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'État déciderait de racheter la concession avant l'expiration de ce terme, l'indemnité qui pourra être due au concessionnaire sera liquidée par une commission spéciale, conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 37. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet les projets définitifs ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par les articles 2 et 3, il encourra la déchéance, qui sera prononcée par le ministre des travaux publics après une mise en demeure, sauf recours au conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme de 90.000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 38 à 40 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés:

Tarif.

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.	fr.	fr.	fr.
Grande vitesse.			
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glace (1re classe).	0,067	0,033	0,10
— Voitures couvertes, fermées à glace et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,050	0,025	0,75
— Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,037	0,018	0,55
Enfants. — Au-dessous de 3 ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
— De 3 à 7 ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte : toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
— Au-dessus de 7 ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dits de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et			

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr.	fr.	fr.
matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,05	0,03	0,08
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes.	0,04	0,02	0,06
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, par wagon et par kilomètre, 0f,50.			
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur; omnibus, diligences, etc. . . .	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,08	0,06	0,14
4e SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de	0,18	0,12	0,30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale aux prix de.	0,60	0,40	1,00

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aurait droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue par les marchandises est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres ; si elle est inférieure à 4 kilomètres pour les voyageurs, elle sera comptée pour 4 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fractions indivisibles de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 0f,40.

Art. 42 à 44 (*du type*).

Art. 45. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3.000 à 5.000 kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 46 à 52 (*du type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53 à 57 *du type.*

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 58 à 60 *du type.*

Art. 61 (*comme au type*).

. . . .

Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements. Il est autorisé à percevoir un prix fixe de 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Tout wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire sera en droit de refuser les changements qui dépasseraient le maximum de 5.000 kilogrammes, déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par le préfet de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 62 à 64 *du type.*

Art. 65 *du type* (50 fr.).

Art. 66. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 90.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellemant à l'avance des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 67. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Arras.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui

adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Pas-de-Calais.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Pas-de-Calais, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 69 *du type*.

. . . .

DÉCRETS

(N° 39)

[6 juin 1889]

Décret du Président de la République française (contresigné par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Il sera procédé, conformément aux dispositions du projet présenté, à la date des 8-12 décembre 1888, par les ingénieurs du département de Meurthe-et-Moselle, à l'exécution des travaux d'élargissement du pont de la route nationale n° 57, sur la Moselle, à Pont-à-Mousson, et d'augmentation du débouché de cet ouvrage ;

2° Il est pris acte des engagements souscrits par le conseil général du département, dans sa délibération du 21 août 1885, et par le conseil municipal de Pont-à-Mousson, dans sa délibération du 4 novembre 1885, de fournir des subventions s'élevant respectivement à cinq mille et à quarante mille francs ;

3° La dépense à la charge de l'État, soit cent vingt-cinq mille francs, sera prélevée sur les fonds inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts : quarante-six mille cinq cents francs, et pour l'amélioration des rivières : soixante-dix-huit mille cinq cents francs.

(N° 40)

[22 juin 1889]

Décret du Président de la République française (contresigné par le ministre des travaux publics) portant affectation au département des travaux publics des deux îlots de Gaillot, situés dans la rivière du Lot, commune de Loupiac (Aveyron), l'un

d'une superficie de quarante-trois mille six cent trois mètres carrés du côté de la rive gauche, l'autre d'une superficie de trois mille cinq cent quatre mètres carrés, cinquante décimètres carrés du côté de la rive droite.

(N° 41)

[22 juin 1889]

Décret du Président de la République française (contresigné par le ministre des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Saintes, sur la ligne de Rochefort à Saintes, conformément aux plans et profil soumis à l'enquête d'utilité publique et portant la date du 30 janvier 1889, lesquels resteront annexés au présent décret;

2° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de trois ans, à dater du présent décret.

(N° 42)

[27 juin 1889]

Décret du Président de la République française (contresigné par le ministre des travaux publics) portant que le département des travaux publics contribuera aux dépenses de construction du pont d'Oraison (Basses-Alpes), sur la Durance, pour une somme qui ne pourra dans aucun cas dépasser cent cinquante mille francs et qui sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget de ce département pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

(N° 43)

[26 août 1889]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways : 1° de Vienne au Grand-Lemps et aux Quatre-Chemins; 2° des Quatre-Chemins à Charavines (Isère).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, des deux lignes de tramways, à traction de locomotives à vapeur, destinées au transport des voyageurs et des marchandises : 1° de Vienne au Grand-Lemps et aux Quatre-Chemins par Saint-Jean de Bournay, Champier, Longechenal, le Grand-Lemps et Apprieu; 2° des Quatre-Chemins à Charavines.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation de ces deux lignes de tramways par le département de l'Isère, à ses risques et périls, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 (*) et du décret du 6 août 1881 (**), et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la rétrocession des lignes de tramways mentionnées aux articles 1er et 2 ci-dessus au profit des sieurs Edmond Caze et Édouard Empain, telle qu'elle résulte du traité ci-dessus visé passé entre le préfet de l'Isère et lesdits rétrocessionnaires.

Art. 4. — Pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des lignes de tramways dont il s'agit est fixé à 49.000 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser un total de 3.430.000 francs pour l'ensemble des deux lignes, y compris les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, lesquels sont fixés à forfait à 6 p. 100 des dépenses réelles d'établissement.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à la somme de 1000 francs par kilomètre, sans pouvoir dépasser pour l'ensemble des deux lignes 70.000 fr. (***).

. . . .

(*) *Ann.* 1880, p. 870.
(**) *Ann.* 1882, p 292.
(***) Ce paragraphe 2 de l'article 4 a été modifié conformément au décret rectificatif du 10 décembre 1889.

DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE.

Ligne de Vienne au Grand-Lemps et aux Quatre-Chemins et des Quatre-Chemins à Charavines.

CONCESSION D'UN RÉSEAU DE TRAMWAYS A TRACTION DE LOCOMOTIVES POUR TRANSPORT DES VOYAGEURS ET MARCHANDISES.

CONVENTION.

L'an 1889, le 19 août;

Entre les soussignés :

M. Delatte, officier de la Légion d'honneur et de l'instruction publique, préfet de l'Isère, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu des délibérations du conseil général et notamment des délibérations des 7 janvier 1888 et 5 janvier 1889,

D'une part;

Et MM. Edmond Caze, propriétaire, demeurant à Paris, avenue du Coq, 4, et Edouard Empain, ingénieur, demeurant à Paris, rue de Courcelles, 49,

D'autre part;

A été faite et acceptée la convention ci-après :

Art. 1er. — Le département de l'Isère concède à MM. Edmond Caze et Edouard Empain, qui acceptent, la concession et l'exploitation, pour une durée de soixante-quinze ans, d'un réseau de tramways, à traction de locomotives, pour transport des voyageurs et des marchandises, comprenant les lignes suivantes :

1° De Vienne au Grand-Lemps et aux Quatre-Chemins (vallée de la Fure), par Saint-Jean-de-Bournay, Champier, Longechenal, le Grand-Lemps et Apprieu;

2° Des Quatre-Chemins à Charavines (dans la vallée de la Fure).

Cette concession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret d'utilité publique restant à intervenir pour approuver la présente convention, est faite conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882 (*), portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi, et aux conditions suivantes :

Art. 2. — MM. Caze et Empain seront assujettis envers le département à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'ils bénéficieront des avantages résultant de ce même cahier des charges, aux clauses et conditions duquel ils déclarent s'engager.

Art. 3. — Ce cahier des charges a été établi en conformité du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les compléments ajoutés à l'article 10, les modifications apportées aux articles 5 et 11 et l'addition des articles supplémentaires 6 *bis*, 7 *bis*, 11 *bis* et 36 *bis*.

Art. 4. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt à 5 p. 100 du capital de premier

(*) *Ann.* 1882, p. 706.

établissement, tel qu'il est défini et déterminé ci-après, le département s'engage à subvenir au payement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions des communes et des particuliers qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie par l'article 36 de la loi du 11 juin 1880 et l'article 13 du décret du 20 mars 1882.

Pour l'application de cette clause, il est entendu :

1° Que le capital de premier établissement est limité, quelle que soit la dépense réelle, à un maximum de 49,000 francs par kilomètre, avec cette réserve que ce chiffre par kilomètre ne pourra être appliqué pour l'ensemble des deux lignes définies à l'article 1er, à une longueur totale supérieure à 70 kilomètres ;

2° Que ce sera le montant effectif de ce capital de premier établissement qui servira au calcul de l'intérêt garanti à 5 p. 100, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum fixé ci-dessus à 49.000 francs par kilomètre ;

3° Que ce montant effectif à compter, comme formant le capital de premier établissement, comprend :

A. — Les acquisitions de terrains, l'établissement (infrastructure et superstructure) de la ligne et de ses dépendances, y compris les raccordements aux gares de voyageurs et de marchandises de Vienne, d'Estressin et du Grand-Lemps, du réseau de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, le matériel fixe et le mobilier des gares et stations, l'outillage des ateliers de réparation et le matériel roulant primitif ; — l'ensemble de toutes ces dépenses étant majoré de 10 p. 100 pour rémunération d'entreprise, à l'exception des travaux que les concessionnaires n'exécuteraient pas directement eux-mêmes et qui auraient fait l'objet de sous-traités avec des tâcherons ou des entrepreneurs particuliers, de manière que la rémunération d'entreprise ne puisse pas être comptée deux fois.

B. — Les frais généraux d'études, de direction, de personnel, de surveillance des travaux et faux frais de toute nature, fixés à forfait à 2.500 francs par kilomètre.

C. — L'intérêt des capitaux engagés pendant la construction, fixé à forfait à 5 p. 100 des dépenses spécifiées au paragraphe A.

D. — Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations qui sont fixées à forfait à 6 p. 100 du capital réellement dépensé.

E. — Et éventuellement les insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant la période de construction.

4° Que les frais d'exploitation par kilomètre et par an sont évalués à forfait à 1.300 francs, augmentés de la moitié de la recette brute, impôts déduits (R) soit à $1.300 + \frac{R}{2}$ pour un service comportant au minimum, par jour et dans chaque sens :

Trois trains tant que la recette brute par kilomètre et par an ne dépassera pas 5.000 francs par kilomètre ;

Quatre trains pour des recettes brutes par kilomètre et par an comprises entre 5.000 francs et 6.500 francs ;

Et ainsi de suite, à raison d'un train en sus pour chaque augmentation de recette brute par kilomètre et par an de 1.500 francs.

Le préfet pourra, les concessionnaires entendus, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu par les alinéas précédents; en ce cas, il sera ajouté à la formule d'exploitation une somme de 0f,70 par chaque train kilomètre ainsi imposé.

En aucun cas, les concessionnaires ne seront tenus d'établir plus de dix trains par jour dans chaque sens.

5° Que la longueur des lignes sera fixée par un chaînage continu ayant pour extrémités les axes des bâtiments des stations extrêmes.

6° Que la subvention totale à payer par le département, tant à l'aide de ses ressources propres et des subventions des communes et des particuliers, qu'à l'aide de la subvention de l'État, est limitée à un maximum de 2.000 francs par kilomètre et par an, qui ne pourra jamais être dépassé, quelles que soient les circonstances.

7° Et que, toutefois, les concessionnaires bénéficieront des subventions en terrains qu'ils pourront obtenir.

Art. 5. — Toutefois, postérieurement à la clôture du compte de premier établissement qui, pour chaque ligne, doit être clos quatre ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne entière, en vertu de l'article 2 du décret du 20 mars 1882, il pourra être ouvert un compte complémentaire de premier établissement pour les dépenses, telles que création de gares nouvelles, agrandissement de gares, pose de secondes voies ou de voies de garage, acquisition de matériel roulant pour service de trains supplémentaires imposés par le département, qui seraient faites par les concessionnaires, en vertu d'une autorisation spéciale et préalable du ministre des travaux publics.

Le total s'en ajouterait au fur et à mesure, au capital de premier établissement primitivement arrêté, — pour le calcul de la subvention annuelle en vertu de l'article 4 ci-dessus et pour le calcul du remboursement des avances faites par l'État et le département en vertu de l'article 7 ci-après, — mais sans que le total général de ces deux comptes de premier établissement primitif et complémentaire puisse dépasser le maximum de 52.500 francs par kilomètre.

La stipulation du paragraphe 6 de ce même article 4, qui fixe à 2.000 francs le maximum de la subvention par kilomètre et par an, n'en serait pas moins maintenu.

Art. 6. — La subvention totale pouvant revenir aux concessionnaires d'après les articles précédents, sera payée semestriellement par le département, tant pour son compte que pour celui de l'État, dans les deux mois, au plus tard, à partir de la production par les concessionnaires des pièces justificatives établies dans les formes déterminées par les règlements d'administration publique, étant entendu que le calcul de la garantie doit porter sur l'année entière et que le payement fait à la fin du premier semestre est considéré comme un acompte à valoir sur le règlement définitif qui sera fait en fin d'année.

Art. 7. — Le remboursement des sommes payées aux concessionnaires par le département et par l'État sera fait en conformité de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 8. — Pour les calculs auxquels donnera lieu l'application de la loi et

la présente convention, la ligne désignée à l'article 1er sera considérée comme ne formant qu'un ensemble entre elle et avec la ligne de Vienne (Pont-Évêque) à Trept, si cette ligne qui fait l'objet d'une convention spéciale, vient à être concédée par le département à MM. Caze et Empain.

Il sera fait masse des dépenses de premier établissement et des recettes et dépenses d'exploitation de toutes les lignes réunies pour établir l'intervention pécuniaire éventuelle de l'État et du département.

Art. 9. — Les concessionnaires s'engagent à n'employer dans la construction et l'exploitation des tramways que du matériel de provenance française, et à n'utiliser, à partir de la seconde année d'exploitation, comme agents d'exploitation, que des employés de nationalité française.

Art. 10. — Dans un délai de six mois à dater du décret déclaratif d'utilité publique, MM. Caze et Empain devront transférer à une société anonyme à constituer ou déjà existante la construction et l'exploitation de la ligne faisant l'objet de la présente convention. Cette société se substituera à MM. Caze et Empain et deviendra solidairement responsable avec eux de tous les engagements contractés envers le département, la substitution devra être approuvée par un décret délibéré en Conseil d'État, en vertu de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — Toutes les contestations qui pourraient surgir entre le département et les concessionnaires sur l'interprétation et l'application de la présente convention, à l'exception de celles dont le mode de règlement est stipulé par le décret du 20 mars 1882, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de l'Isère, sauf recours au Conseil d'État.

Art. 12. — La présente convention sera nulle et non avenue si l'État n'intervient pas pour une somme égale au maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, du décret du 20 mars 1882, et de l'article 4 ci-dessus.

Art. 13. — Les concessionnaires s'engagent à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que les autres frais accessoires auxquels pourraient donner lieu la présente convention et le cahier des charges qui y est annexé.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — Le réseau comprend les deux lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° La ligne de Vienne au Grand-Lemps et aux Quatre-Chemins;

La route nationale n° 7, jusqu'aux gares d'Estressin, d'une part, et de Vienne, d'autre part;

La route départementale n° 9, de Vienne à Champier;

La route départementale n° 11, de Pont-en-Royans à Lyon;

L'avenue de la Gare du Grand-Lemps;

La route départementale n° 7, de Bourgoin aux Échelles, avec embranchemen sur le Grand-Lemps.

2° Ligne des Quatre-Chemins à Charavines :

Le chemin d'intérêt commun n° 50, de Virieu à Voiron, par le Pin et Charavines.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que le réseau soit livré en entier à l'exploitation dans un délai de deux années à partir de la même date. — L'ouverture à l'exploitation aura lieu par sections successives, au fur et à mesure de l'achèvement de ces sections.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords inférieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2m,30, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes les saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,30 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,75.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,80.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 40 mètres. Toutefois, ce minimum pourra être abaissé à 30 mètres aux abords des gares et stations et dans la traversée des villes et villages. Le maximum des déclivités est fixé à 0m,040. — (Le reste *comme au type*) (*).

Art. 6. — [*Comme au type* (empierrement).]

Art. 6 *bis*. — Lorsque la voie ferrée traversera ou sera traversée par une route nationale ou départementale, par un chemin vicinal de grande communication ou d'intérêt commun, ou un chemin vicinal ordinaire; lorsque la voie ferrée passera d'un côté de la route ou chemin suivi à l'autre côté de cette route ou de ce chemin, la voie sera établie avec pavage dans l'entre-rails et dans les passages à niveau des routes et des chemins avec des contre-rails.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composée de pierres cassées à l'anneau de 0m,06 de 1m,80 de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 4m,90, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et, en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route. — (Le reste *comme au type*.)

Art. 7 *bis*. — Dans les parties où la voie ferrée sera établie en dehors des

(*) *Type*. *Ann*. 1882, p. 292.

routes et chemins, la largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 0m,60.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 0m,35, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 0m,95 au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant, sauf sur les ouvrages d'art où les prescriptions du cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local seront appliquées.

Les concessionnaires établiront le long de la voie ferrée les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions des concessionnaires.

Les concessionnaires seront tenus de rétablir et d'assurer à leurs frais, pendant la durée de leur concession, en se conformant aux dispositions approuvées par l'autorité compétente, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par leurs travaux, et de prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Ils rétabliront de même les communications publiques et particulières que l'exécution de leurs travaux, les obligeront à modifier, — et cela conformément aux prescriptions du cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local.

Les concessionnaires n'emploieront, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; ils seront tenus de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 8 et 9. — (*Comme au type.*)

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 21 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur des traverses ayant au moins 1m,80 de longueur et, si elles sont en bois, d'au moins 0m,12 d'épaisseur sur 0m,20 de largeur. Les rails seront éclissés à quatre boulons. L'espacement des traverses sera de 0m,80 à 0m,90.

La section transversale des rails, les dimensions et le mode d'attache des éclisses, le mode d'attache des rails sur les traverses et sur les longrines des ouvrages d'art, les dimensions de ces dernières et les dispositions de leur entretoisement seront soumis avant tout commencement d'exécution à l'approbation du préfet, sur la proposition des concessionnaires et l'avis des ingénieurs du contrôle.

Art. 11. — Les trains normaux ne devront pas s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs : ils ne prendront et laisseront de voyageurs, avec ou sans bagages autres que les paquets à la main, que dans les haltes et stations désignées à cet effet. Ils ne prendront et laisseront de messageries et

de marchandises que dans les gares et stations également désignées à cet effet.

Il pourra toutefois, avec l'approbation du préfet, sur la proposition des concessionnaires et sur l'avis du service du contrôle, être établi des trains régionaux pour desservir les foires et marchés, qui pourraient prendre et laisser des voyageurs et des messageries en dehors des haltes et stations.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs, sur la proposition des concessionnaires et après enquête, conformément à l'article 10 du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11 *bis*. — Les dimensions des wagons à marchandises devront satisfaire aux conditions stipulées dans l'arrêté type prescrit par la circulaire du ministre des travaux publics du 12 décembre 1887, relative aux transports militaires.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge des concessionnaires comprend l'empierrement et le pavage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de $0^m,50$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13. — (*Comme au type.*)

Art. 14. — Le nombre minimum des trains qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sur les lignes entières, est fixée à trois.

Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront tenus de faire un service entre dix heures du soir et cinq heures du matin.

Art. 15. — Les trains se composeront de dix voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure, arrêts compris.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges sera de soixante-quinze ans, à dater du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 17. — [*Comme au type* (le département).]

Art. 18. — (*Comme au type.*)

Art. 19 et 20. — [*Comme au type* (le département).]

Art. 21 et 22. — (*Comme au type.*)

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser les concessionnaires des travaux et dépenses

qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'ils en rempliront toutes les obligations, ils sont autorisés à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	Totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs.. { Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,047	0,023	0,07
Voyageurs.. { Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,033	0,017	0,05
Enfants... (*Comme au type*).			
Chiens.... (*Comme au type*).			
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de traits.	0,10	0,05	0,15
Veaux et porcs	0,04	0,02	0,06
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,02	0,01	0,03
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
(*Comme au type*).			
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — (*Comme au type*).			
2e classe. — (*Comme au type*).			
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0,053	0,027	0,08
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierre à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sable	0,04	0,02	0,06
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises de toutes classes	0,033	0,017	0,05
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogr. sous le volume d'un mètre cube, 0f,50 par wagon et par kilomètre.			
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS À PETITE VITESSE.			
Par pièce et par kilomètre.			
(*Comme au type*).			
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
(*Comme au type*).			

Les prix, etc. — (Le reste *comme au type.*)

Art. 24 et 25. — (*Comme au type.*)

Art. 26. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse individuelle pesant plus de 2.000 kilogrammes.

Néanmoins les concessionnaires ne pourront se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 2.000 kilogrammes à 3.000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Les concessionnaires ne pourront être contraints à transporter les masses pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Si, etc, — [Le reste *comme au type.*(3.000k)].

Art. 27. — (*Comme au type.*)

Art. 28 [*comme au type* (le préfet).]

Art. 29 à 34 (*comme au type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35 et 36 (*comme au type.*)

Art. 36 *bis.* — Les concessionnaires seront tenus de faire le service des colis postaux conformément à la loi du 3 mars 1881 et aux décrets d'administration publique pour l'application de cette loi, et dans les mêmes conditions que les compagnies de chemins de fer signataires de la convention du 2 novembre 1880, visée dans cette loi et ces décrets.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que les concessionnaires doivent verser chaque année à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement normal aura lieu le 1er janvier qui suivra le décret de concession, à la caisse du trésorier-payeur général du département de l'Isère.

Pour la fraction d'année qui s'écoulera entre le décret de concession et le 1er janvier suivant, les concessionnaires devront verser, aussitôt après le décret de concession, une somme proportionnelle au temps restant à courir, calculée sur le taux de 50 francs par kilomètre et par an.

Art. 38 [*comme au type* (1.000 francs).]

Art. 39 [*comme au type* (Grenoble-Isère).]

Art. 40 [*comme au type* (Isère).]

Art. 41 (*comme au type.*)

. . . .

(N° 44)

[27 août 1889]

Décret portant autorisation à la chambre de commerce de Dieppe d'établir et d'administrer des grues sur les quais du port de cette ville.

. . . .

Art. 1er. — La chambre de commerce de Dieppe est autorisée à établir et à administrer sur les quais du port de Dieppe (Seine-Inférieure), aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret, des grues pour le chargement et le déchargement des navires, la manutention des marchandises, le mâtage et le démâtage des navires.

Sont comprises parmi les engins dont l'administration est soumise audit cahier des charges, les grues que la chambre de commerce a été autorisée à établir par les décrets des 7 août 1877 (*), 10 janvier 1880 (**), 22 août 1881, 20 décembre 1882 (***) et 14 avril 1885.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'exploitation de ces engins formeront des comptes et des budgets spéciaux; ces comptes et ces budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du ministre des travaux publics.

Aucune nature nouvelle de dépenses n'y pourra figurer que sur avis conforme du ministre des travaux publics.

. . . .

(*) *Ann.* 1878, p. 646.
(**) *Ann.* 1880, p. 347.
(***) *Ann.* 1883, p. 500.

Installation de cinq nouvelles grues roulantes à vapeur sur les quais des nouveaux bassins du port de Dieppe.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE I[er].

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1[er]. — L'outillage que la chambre de commerce de Dieppe est autorisée à établir et à administrer dans le port de Dieppe comprend des grues pour le chargement ou le déchargement des navires, pour la manutention des marchandises sur les quais, pour le mâtage et le démâtage des navires.

Art. 2. — (*Comme au type*) (*).

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Les appareils et installations que le permissionnaire est tenu dès maintenant d'établir sont les suivants :

1° 20 grues roulantes à vapeur dont 16 de la force de 1.500 kilogrammes, 2 de la force de 3.000 kilogrammes et 2 de la force de 5.000 kilogrammes;

2° Les voies ferrées nécessaires pour le déplacement de ces grues.

Art. 4. — Les dispositions et le tracé des voies ferrées destinées au déplacement des appareils mobiles sont déterminés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Art. 5 à 9. — (*Comme au type*).

Art. 10. — [*Comme au type* (0m,50)].

Art. 11 à 13. — (*Comme au type*).

Art. 14. — Le permissionnaire devra avoir terminé dans les délais ci-après les travaux de premier établissement des appareils qui font l'objet de la présente autorisation :

Six mois pour 17 grues;

Deux ans pour 20 grues.

Art. 15 et 16. — (*Comme au type*).

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 17 et 18. — (*Comme au type*).

Art. 19. — Le permissionnaire est tenu d'employer ses appareils, sur la demande du public, à l'enlèvement des colis, non seulement pendant les jours et heures réglementaires du travail de la douane, mais encore, en dehors de ces périodes, de jour et de nuit, quand ce travail aura été autorisé par la douane, sur la demande de la personne qui devra faire usage des appareils.

(*) Voir *Ann.* 1888, p. 512.

Art. 20. — (*Comme au type*).

Art. 21. — (*Pour mémoire*).

Art. 22. — Si l'agent chargé de la manœuvre trouve qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail au moyen des engins du permissionnaire, ou si ces engins doivent être déplacés par ordre des ingénieurs ou des officiers de port, les locataires doivent immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit à aucune indemnité, même si l'interruption du travail est occasionnée par un défaut des engins mis à leur disposition.

Art. 23 et 24. — (*Pour mémoire*).

Art. 25 à 29. — (*Comme au type*).

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 30. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de ses appareils, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après.

Art. 31. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des appareils sont les suivantes :

Chargement ou déchargement des marchandises de 1re catégorie, comprenant les houilles, brais bogheads et asphaltes en roche, fontes, métaux, minerais, plâtre, silex, marne, terre à briques, briques, bois, sels, grains et graines arrivant en sacs, terre, sable et lest, par poids de 1.000 kilogrammes, 0f,35.

Chargement ou déchargement des marchandises de 2e catégorie, comprenant les goudrons, coke, grains et graines arrivant en vrac, pierres, liquides en fûts, glace, cotons, chanvres, tissus, articles de Paris, denrées ou autres non dénommées par poids de 1.000 kilogrammes, 0f,60.

Les périodes de travail sont ainsi fixées :

Du 1er mars au 15 octobre, de six heures du matin à sept heures du soir, avec repos de midi à une heure et demie.

Du 16 octobre à fin février, de sept heures du matin à sept heures du soir, avec repos de midi à une heure et demie.

Pour toutes les manutentions faites de sept heures du soir à dix heures du soir, il sera perçu, pour l'une ou l'autre catégorie de marchandises, une surtaxe de 0f,10 par 1 000 kilogrammes.

Pour toutes les manipulations faites entre dix heures du soir et six ou sept heures du matin suivant la saison il sera perçu, pour l'une ou l'autre catégorie de marchandises, une surcharge de 0f,30 par 1.000 kilogrammes sur les tarifs de jour.

Les dimanches, le 1er janvier, les lundis de Pâques et de Pentecôte, la surtaxe de 0f,10 par tonne commencera à une heure et demie et la surtaxe de nuit de 0f,30 commencera à sept heures du soir.

Enfin la surtaxe de 0f,30 sera applicable pendant toute la durée des jours

fériés qui seront le jour de Pâques, Pentecôte, Fête nationale, Assomption, Toussaint et Noël.

Art. 32. — (*Comme au type*).

Art. 33. — (*Pour mémoire*).

Art. 34 — (*Comme au type*).

Art. 35 à 37. — (*Pour mémoire*).

Art. 38 à 40. — (*Comme au type*).

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 41 et 42. — (*Comme au type*).

Art. 43. — [*Comme au type* (25.000 fr.)]

Art. 44 à 46. — (*Comme au type*).

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION, SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 47. — La durée de l'autorisation est fixée à cinquante ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 48 à 52. — (*Comme au type*).

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 53 et 54. — (*Comme au type*).

Art. 56. — Le permissionnaire payera à l'État, pour l'occupation des terrains du domaine public sur lesquels seront établis ses appareils et leurs dépendances, une redevance annuelle d'un franc qui sera versée d'avance, au 1er janvier de chaque année, entre les mains du receveur des domaines à Dieppe.

Cette redevance sera exigible à partir du jour où le décret d'autorisation aura été rendu.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Par mesure transitoire, la chambre de commerce, continuera à payer au Trésor, jusqu'au 29 décembre 1892, la redevance annuelle de 1.375 francs correspondant aux quinze grues et aux voies ferrées concédées par les décrets des 8 août 1877, 10 janvier 1880, 22 août 1881, 20 décembre 1882 et 14 avril 1885.

Art. 57. — (*Comme au type*).

. . . .

(N° 45)

[13 septembre 1889]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways entre Lyon (place Le Viste) et Villeurbanne (le Bon-Coin). — Convention y annexée.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, l'établissement entre Lyon (place Le Viste) et Villeurbanne (le Bon-Coin), suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction de locomotives, destinée au transport des voyageurs.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans un délai de quinze mois à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du tramway dont il s'agit par la ville de Lyon, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 (*) et du décret du 6 août 1881 (**), et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 17 mai 1879 (***), portant déclaration d'utilité publique du réseau des tramways de Lyon.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée, le 26 juin 1889, entre le maire de Lyon au nom de la ville, d'une part, et la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

. . . .

CONVENTION

ENTRE LA VILLE DE LYON ET LA COMPAGNIE DES OMNIBUS ET TRAMWAYS DE LYON.

Entre la ville de Lyon, représentée par M. le docteur Gailleton, commandeur de la Légion d'honneur, maire,

D'une part,

Et la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, dont le siège est à Lyon, 6, place de la Charité, représentée par M. Mathieu, administrateur, et M. Vincent Chapuis, conseil de la compagnie, demeurant tous deux à Lyon ; agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'ad-

(*) *Ann.* 1880, p. 870.
(**) *Ann.* 1882, p. 292.
(***) *Ann.* 1879, p. 1599.

ministration, en date du 12 mars 1889, dont extrait est annexé aux présentes,

D'autre part;

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

La ville de Lyon voulant établir un service de tramways partant de Lyon (place Le Viste) pour aboutir au Bon-Coin (Villeurbanne) en suivant l'itinéraire indiqué ci-après, le conseil municipal de cette ville a voté, dans sa séance du 10 juillet 1888, d'en demander la concession à l'État pour la rétrocéder ensuite à la compagnie des omnibus et tramways de Lyon.

Itinéraire : Place Le Viste, rue de la Barre, pont de la Guillotière, cours Gambetta, place du Pont, cours Gambetta jusqu'à la place de l'Abondance, rue du Château, cours de Villeurbanne, place des Maisons-Neuves, rue des Maisons-Neuves, place de la Mairie, route de Crémieu, Bon-Coin.

Par suite est intervenue la convention suivante :

Art. 1er. — La ville de Lyon s'engage à demander dès à présent à l'État, en vertu de l'article 4, quatrième paragraphe du cahier des charges annexé au décret d'utilité publique du 17 mai 1879, conformément au projet présenté par la compagnie, le 22 août 1887, et soumis à l'enquête réglementaire du 27 décembre 1888 au 28 janvier 1889, la concession d'un embranchement de tramways se détachant de la ligne de Montchat à la place de l'Abondance sur le cours Gambetta et ayant son point terminus au lieu dit : le Bon-Coin (commune de Villeurbanne), situé sur le chemin de grande communication n° 9, de Lyon à Crémieu.

Le parcours des voitures sera prolongé depuis la place de l'Abondance jusqu'à Lyon (place Le Viste), en empruntant sur une partie de son parcours la ligne n° 2 de Lyon (place Le Viste) à Montchat, que la compagnie des omnibus et tramways exploite déjà comme rétrocessionnaire de la ville de Lyon, aux termes d'un contrat passé le 9 mars 1879, de telle sorte que les transports soient assurés directement de Lyon (place Le Viste) au Bon-Coin, d'une part, en empruntant la ligne ci-dessus désignée déjà occupée et exploitée par la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, et, d'autre part, en organisant le service sur la partie nouvelle à construire depuis la jonction de la place de l'Abondance avec la rue du Château jusqu'au terminus du Bon-Coin.

Art. 2. — La ville de Lyon s'engage à rétrocéder cette concession de la place de l'Abondance au Bon-Coin à la compagnie des omnibus et tramways de Lyon qui, de son côté, s'oblige, par la présente convention, à accepter cette rétrocession, à exécuter les travaux et à exploiter cette ligne au lieu et place de la ville de Lyon, comme substituée à ses droits et obligations tels qu'ils sont établis par le cahier des charges de la concession actuelle, annexé au décret d'utilité publique du 17 mai 1879.

Toutefois, par dérogation et par addition à l'article 1er du cahier des charges mentionné ci-dessus, il est entendu que la compagnie des omnibus et tramways pourra employer pour cette exploitation la traction mécanique à air comprimé ou à vapeur surchauffée, comme sur la ligne de Saint-Fons et celle du pont Lafayette à Bron.

Art. 3. — La durée de la concession sera celle de la ligne n° 2, mentionnée à l'article 1er, qui sera empruntée entre la place Le Viste et la place de l'Abondance, ainsi qu'il est dit.

Art. 4. — Les tarifs à percevoir sur la ligne de Lyon (place Le Viste) au Bon-Coin seront les suivants pendant toute la durée de la concession :

Tarif des prix de transport.

DÉSIGNATION	1re CLASSE	2e CLASSE
Tout le parcours	0f,30	0f,15
Section de la place Le Viste à la gare de l'Est . . .	0 ,20	0 ,10
Section de la gare de l'Est à la place de la Mairie à Villeurbanne.	0 ,20	0 ,10
Section de la place de la Mairie de Villeurbanne au Bon-Coin	0 ,20	0 ,10

Tout voyageur ayant payé en 1re classe 0f,20 et en 2e classe 0f,10 pourra circuler sur la deuxième section suivante, en payant un supplément de 0f,10 en 1re classe et de 0f,05 en 2e classe.

Moyennant un supplément de 0f,05, les voyageurs pourront réclamer une correspondance donnant droit au passage gratuit sur une autre ligne rencontrée sur le parcours, conformément à l'article 22 du cahier des charges de la concession en vigueur.

Il est stipulé que le droit de péage entre pour un tiers et le droit de transport pour les deux tiers dans les taxes fixées ci-dessus.

Art. 5. — La ligne devra être livrée à la circulation dans un délai de quinze mois, à partir de la date ministérielle autorisant la compagnie des omnibus et tramways de Lyon à émettre les obligations dont il est fait mention à l'article 8 ci-après.

Art. 6. — Le nombre des départs sera fixé d'accord avec l'administration, sans toutefois qu'il puisse excéder obligatoirement une moyenne de quatre par heure dans chaque sens.

Art. 7. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expédition, d'impression ou autres auxquels pourra donner lieu la présente convention seront à la charge de la compagnie des omnibus et tramways, qui devra les payer sur les états arrêtés par M. le préfet du Rhône.

Art. 8. — La compagnie des omnibus et tramways ne pourra être contrainte à l'exécution de cette concession qu'après qu'elle aura été autorisée par M. le ministre des travaux publics à émettre sans augmenter son capital-actions un capital-obligations de 866.380f,25 nécessaire pour faire face aux dépenses de premier établissement.

Ces obligations seront du même type que celles déjà émises par la compagnie des omnibus et tramways.

Art. 9. — Le présent traité sera soumis à l'approbation du gouvernement en même temps que la demande en concession de la ligne de tramway de Lyon (place Le Viste) au Bon-Coin lui sera présentée.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 46)

[25 janvier 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Routes nationales. — Marché d'entretien et de rechargement (Ministre des travaux publics contre sieur Armand).

La disposition d'un cahier des charges portant que « les fournitures de matériaux devront être achevées au plus tard au 1er septembre, » sous une sanction pénale, n'enlève pas à l'administration le droit d'obliger l'entrepreneur à faire des fournitures après la date indiquée et à faire en une seule année les fournitures qu'elle s'était réservé de répartir sur plusieurs années. Le marché autorisait l'administration à modifier les états d'indication remis à l'entrepreneur au début de la campagne (*).

VU LE RECOURS du ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 février 1885, par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine-Inférieure, statuant sur les réclamations du sieur Armand relativement à l'entreprise du rechargement de la chaussée de la route nationale n° 27, a ordonné qu'il soit procédé à une expertise à l'effet de rechercher et d'évaluer le préjudice qui aurait été causé à l'entrepreneur par suite de la fourniture de 830 mètres cubes de maté-

(*) Voici le texte des articles 14 et 15 du cahier des charges de l'entreprise, qui ne sont d'ailleurs que la reproduction de l'article 17 du devis type :

« Art. 14. — Les fournitures devront être achevées au plus tard le 1er septembre. La moitié de la fourniture devra être faite sur carrière le 1er juin et les trois quarts le 1er juillet.

« Art. 15. — En cas de retard dans les fournitures, l'entrepreneur sera passible d'une retenue égale au dixième du prix des matériaux manquant à l'une des dates qui précèdent. » — Voy. aussi la circulaire du Ministre des travaux publics du 20 août 1875 (*Ann.* 1875, p. 1176).

riaux exigée de lui par l'administration pendant l'hiver 1882-1883; — *Ce faisant*... décider que c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas rejeté immédiatement, et sans ordonner l'expertise, la demande d'indemnité du sieur Armand;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Armand... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi avec dépens, attendu que la clause insérée dans l'article 14 du cahier des charges oblige les deux parties contractantes, et que l'entrepreneur est fondé à soutenir que l'inexécution de cette clause lui a causé un préjudice, que l'existence de ce préjudice résultant de l'augmentation des frais de transports pendant l'hiver est démontrée par les feuilles de paie de l'entreprise...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT qu'en stipulant, par les articles 14 et 15 du cahier des charges susvisé, que les fournitures demandées au sieur Armand devront être achevées au plus tard le 1er septembre, et que, faute par l'adjudicataire d'avoir satisfait à cette condition, il sera fait une retenue égale au 10e des matériaux manquants sur le montant de son mémoire, l'administration ne s'est pas interdit de faire approvisionner les matériaux, passé le 1er septembre; qu'en effet si l'article 2 du cahier des charges, prévoit que les fournitures adjugées pourront être réparties en plusieurs campagnes, il donne aussi à l'administration la faculté de demander en une seule année la totalité de ces fournitures, et que, par l'article 3, l'administration s'est réservé le droit de modifier ultérieurement les états d'indication qui auraient été remis à l'entrepreneur à l'ouverture de la campagne; qu'ainsi le sieur Armand ne peut se prévaloir des stipulations précitées pour demander une indemnité à raison des fournitures qu'il a effectuées en octobre, novembre, décembre 1882 et en janvier 1883; qu'il suit de là que le conseil de préfecture a fait une fausse application des dispositions du cahier des charges en décidant que le sieur Armand aurait droit à une indemnité au cas où il justifierait du préjudice dont il se plaint, et en ordonnant une expertise à l'effet de vérifier et d'évaluer ce préjudice... (Arrêté annulé.)

(N° 47)

[25 janvier 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer de Montrejeau

à Bagnères-de-Luchon. — (Ministre des travaux publics contre sieurs Dignat frères).

Art. 29. Carrières. — Changement de carrière par suite de l'insuffisance de celle prévue au devis : éloignement plus considérable du chantier : prix nouveau (X).

Déblais. — Emprunt supplémentaire nécessité par la rencontre de la glaise liquide dont l'emploi était interdit pour la confection des remblais : allocation d'une indemnité dans une transaction antérieure. Rejet (I).

— Déblai imprévu de glaise liquide. Plus-value accordée par un ordre de service : indemnité due (I-VII).

— Redressement de talus dans la glaise dure. Plus-value accordée par une convention. Rejet (II).

Transport au tombereau. Prix du bordereau stipulé applicable aux déblais nécessités par le nouveau profil de la tranchée et enlevés au tombereau : pas d'imprévision : pas d'indemnité (III).

— Reprise des déblais d'un dépôt formé depuis plus d'un an : assimilation à des déblais d'ouverture (XI).

— Déblais sous l'eau : Prix forfaitaire du dragage applicable (XIII).

—Éboulements à la charge de l'entreprise (XIV).

Diminution ou augmentation de plus d'un tiers dans les fournitures sur la quantité prévue : indemnité pour manque à gagner allouée sur la partie non fournie (XXI) ; — ou sur celle fournie en plus à un prix désavantageux (XIX).

Dommages causés à l'entreprise. — Désorganisation des chantiers à la suite d'un ordre de service; rejet : il n'est pas établi qu'elle soit la conséquence nécessaire de cet ordre de service (VI).

— Suspension des travaux due à des circonstances exceptionnelles et n'ayant pas duré un mois; pas d'indemnité, alors même qu'elle aurait causé un préjudice (VIII).

Fournitures approvisionnées et employées dans les limites du détail estimatif dues en entier bien que l'Etat prétende qu'aux termes de certains ordres de service cette fourniture aurait dû être moins importante : l'approvisionnement était fait (XX).

Pieux de fondation dus pour leur cube entier, bien qu'ils aient été en partie recoupés, mais après battage (V).

Omission — non justifiée; rejet (XV); —justifiée : indemnité (XVI-XVII).

Prix nouveau accordé pour le creusement du béton en sous-

œuvre : ce travail ne peut être assimilé au dérasement mis à la charge de l'entreprise (XII).

Réclamations formulées bien que sans chiffre avant une transaction aux termes de laquelle l'entrepreneur abandonne toutes ses réclamations antérieures; reproduction de ces réclamations : rejet (IV-IX-X-VII).

Régalage compté en trop; réduction (XVIII).

Sujétions imprévues, changements onéreux; indemnité allouée (XXII).

. . . .

I. EN CE QUI TOUCHE *les erreurs dans le décompte et l'omission de 2.674 mètres cubes de déblais imprévus de glaise liquide :*

Considérant que, pour demander l'annulation des dispositions de l'arrêté qui ont condamné l'État à payer, sur le premier chef, 4.546f,56, et sur le septième chef, 6.558f,26, le ministre soutient qu'en droit aucune indemnité n'est due, le marché ne comportant, pour toutes les natures de déblais, qu'un prix moyen forfaitaire; qu'en fait la quantité de déblais réclamée n'est pas justifiée et que le prix appliqué est exagéré;

Considérant, en ce qui touche le premier chef, que si, par suite de la rencontre de la glaise liquide, dont l'emploi leur était interdit pour la confection des remblais, les entrepreneurs ont dû pratiquer un emprunt supplémentaire, il leur a été tenu compte de cette circonstance par la transaction de 1873 et que c'est à tort que le conseil de préfecture leur a accordé de ce chef une allocation;

Considérant, en ce qui touche le septième chef, qu'un ordre de service du 14 avril 1871 a reconnu aux entrepreneurs la faculté de demander que l'enlèvement des déblais de glaise liquide soit distrait de leur entreprise à titre d'ouvrage non prévu et les a invités à faire connaître la plus-value qu'ils réclamaient par mètre cube; que, par suite, le principe de la réclamation doit être admis; qu'en outre, il résulte de l'instruction que dans les 20 jours qui ont suivi la présentation du décompte les entrepreneurs ont réclamé des suppléments de prix pour extraction de 2.674 mètres cubes de glaise liquide; qu'aux termes de l'ordre de service n° 384, l'administration avait reconnu la nécessité de contrôler le cube de la glaise inutilisable et que le défaut de mesurage en temps utile ne saurait être opposé aux entrepreneurs;

Considérant toutefois qu'il sera fait une suffisante évaluation de la quantité de déblais liquide sujette à plus-value en fixant à 6.000 francs l'indemnité due de ce chef;

II. *Sur le recours incident des entrepreneurs tendant à un supplément de prix de* 510f,30 *pour redressement de talus de glaise dure dans la tranchée du Bazerd :*

Considérant que, par la convention du 30 octobre 1869 les sieurs Dignat ont obtenu une plus-value de 0f,917 par mètre cube de fouille dans ladite tranchée, moyennant quoi ils se sont interdit toute réclamation pour les faits accomplis ou leurs conséquences, sauf pour celles impossibles à prévoir; que le règlement ou le redressement de la glaise dure ne pouvait offrir aucune difficulté imprévue à ceux qui avaient opéré les déblais dans ledit terrain; que, par suite c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation;

III. *Sur la demande incidente des sieurs Dignat tendant à l'allocation de* 9.678f,24 *pour augmentation des transports au tombereau :*

Considérant que l'article 4 de la convention du 30 octobre 1867 portant acceptation par les sieurs Dignat du nouveau profil en long de la tranchée de Labroquère spécifie que les prix du bordereau seront appliqués aux déblais d'emprunt que ce nouveau profil rendait nécessaires et qui devaient provenir des propriétés Dulac et Duprat; qu'il résulte de l'instruction que le transport de la plus grande partie de ces déblais devait nécessairement s'effectuer par tombereau; que, dès lors, l'augmentation de ces transports n'ayant rien eu d'imprévu ne pourrait ouvrir droit à un prix supplémentaire et qu'il y a lieu de maintenir l'arrêté sur ce point;

IV. *Sur les conclusions du ministre tendant à la réformation de l'arrêté en tant qu'il a alloué une somme de* 2.009f,19 *pour* 1.711 *mètres cubes* 87 *centimètres de déblais ordinaires, dont l'omission était signalée par les entrepreneurs dans une lettre du* 27 *juin* 1868 :

Considérant que, dans l'article 13 de leur proposition de transaction du 8 juillet 1872, les entrepreneurs, après avoir réclamé le paiement de 15.000 mètres cubes de déblais qu'ils prétendaient avoir employés à compléter les remblais du Bezard et de Labroquère, ajoutaient qu'ils avaient signalé par leur lettre du 28 juin 1868 des erreurs dans les profils qui n'avaient jamais été relevées; que, si cette réclamation accessoire n'a pas été formulée en chiffres d'une façon plus précise, elle n'en a pas moins constitué un des éléments de la transaction en suite de laquelle une somme de 90.000 francs a été allouée par le ministre aux entrepreneurs qui ont déclaré abandonner toutes les réclamations annoncées dans leurs requête et proposition d'arrangement; que dès lors,

les sieurs Dignat n'étaient pas recevables à réclamer de nouveau pour le même objet et qu'il y a lieu de faire droit à ce chef du recours;

V. *En ce qui touche le cube des pieux de fondation et des pieux d'enceinte :*

Considérant qu'à l'appui de son recours le ministre soutient qu'il y a lieu de déduire des 25 mètres cubes 845 millimètres dont l'État a été condamné à payer le prix, 16 mètres cubes 547 millimètres, représentant des parties de pieux récépées avant battage;

Mais considérant qu'en admettant que l'on ne doive tenir pour fournie que la longueur des pieux mis en place et battus, il n'est pas établi qu'aucun de ceux employés ait été raccourci avant le battage et que, dès lors, il n'y a lieu de faire droit aux conclusions du ministre;

VI. *En ce qui touche la désorganisation des chantiers :*

Considérant que le conseil de préfecture a alloué de ce chef une somme de 4.500 francs réclamée par les entrepreneurs en se fondant sur ce que cette demande devait être distinguée de celle ayant pour objet le paiement des suppléments de remblais de Bazerd et de Labroquère;

Mais considérant que, par requête présentée au conseil de préfecture le 19 avril 1871 et par mémoire adressé au ministre des travaux publics le 8 juillet 1872, les sieurs Dignat discutaient les conséquences de l'ordre de service du 13 avril 1870 sans faire aucune mention du dommage indirect, objet de la présente demande; qu'en admettant que par la transaction du 30 mars 1875 qui faisait droit à leur réclamation principale sur ce chef, ils n'aient pas renoncé à la renouveler sous une forme incidente; ils n'établissent pas que la désorganisation de leurs chantiers ait été la conséquence nécessaire de l'ordre de service du 13 avril 1870; que, dans ces circonstances, le ministre est fondé à demander décharge de la condamnation prononcée pour cette cause;

VII. *En ce qui touche la plus-value pour glaise liquide rencontrée dans les fouilles de fondation de deux aqueducs :*

Considérant que le ministre demande que l'État en soit exonéré par application de l'article 21, § 5, du devis particulier et de l'article 143 du devis général;

Mais considérant que le droit à supplément de prix pour les déblais de glaise liquide a été reconnu par la présente décision; qu'il y a lieu par les motifs déjà déduits de maintenir sur ce chef le principe de l'allocation et qu'il n'est pas établi que le conseil

de préfecture en ait fait une évaluation exagérée en la fixant à 344f,91.

VIII. *Sur les conclusions prises tant dans le recours du ministre que dans le recours incident au sujet de la suspension indéfinie des travaux :*

Considérant que, pour accorder de ce chef une indemnité de 400 francs, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que l'ordre de suspendre les travaux le 10 septembre 1870, basé sur des motifs non déterminants, aurait causé aux entrepreneurs un dommage réel;

Mais considérant que dès le 30 octobre 1870 l'ordre était donné de reprendre les travaux; que la suspension de moins d'un mois dont se plaignent les entrepreneurs, en admettant qu'elle leur ait causé des dommages, a été motivée par des circonstances exceptionnelles, qui n'était pas de nature à leur ouvrir un droit à indemnité; que, par suite, il y a lieu de décharger l'État de la condamnation prononcée;

IX. *Sur les conclusions du ministre tendant à ce que l'État soit exonéré de la condamnation à 23.664 francs pour augmentation des frais généraux et manque à gagner résultant de la prolongation des travaux et sur celles des entrepreneurs tendant à ce que cette allocation soit élevée à 40.414f,50 :*

Considérant que le retard apporté à l'achèvement de l'entreprise figure parmi les causes des réclamations qui ont fait l'objet de la proposition de transaction du 8 juillet 1872 et qui ont donné lieu à l'allocation d'une somme de 90.000 francs; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture a rendu l'État responsable d'une prolongation de 16 mois dans la durée des travaux et qu'il y a lieu de faire droit sur ce chef au recours du ministre;

X. *En ce qui touche le changement de provenance du moellon méplat :*

Considérant que le ministre demande la réformation de l'arrêté sur ce chef en soutenant qu'aucune indemnité ne peut être due pour des matériaux extraits d'un lieu prévu au devis;

Mais considérant que, par lettre du 25 août 1868, l'entrepreneur signalait à l'ingénieur l'insuffisance de la carrière désignée par le devis et lui proposait d'emprunter les moellons méplats à une carrière située aussi au lieu dit la Coste, dans la partie ouest de la forêt; qu'il n'est pas contesté que cette carrière, acceptée par l'ordre de service du 31 août 1868, était plus éloignée du chantier que la première; que la substitution ainsi convenue, aggravant les charges prévues par l'entrepreneur, l'autorisait à réclamer

par application de l'article 29 des clauses et conditions la fixation d'un nouveau prix et que le conseil de préfecture en a fait une équitable évaluation en accordant une indemnité de 1.652 francs;

XI. *Sur les conclusions du ministre tendant à la réformation de l'arrêté dans celle de ces dispositions qui a mis à la charge de l'État un supplément de prix de 529f,59 pour reprise de déblais :*

Considérant qu'il n'est pas contesté qu'une certaine quantité de terre a dû être empruntée à un dépôt formé près d'un an auparavant; que ce travail doit être assimilé à des déblais d'ouverture; que, dès lors il y a lieu de maintenir la plus-value accordée par le conseil de préfecture;

XII. *Sur les conclusions du ministre tendant à ce que l'État soit exonéré d'une indemnité de 265f,80 pour creusement du béton :*

Considérant que, si, d'après l'article 100 du devis général, le dérasement doit être laissé à la charge de l'entrepreneur, les deux experts ont reconnu que le creusement en sous-œuvre dans le béton constituait un travail différent et devait motiver un supplément de prix; qu'il n'est pas établi qu'il en ait été fait une évaluation exagérée et que, par suite, il y a lieu de maintenir l'arrêté sur ce point;

XIII. *Sur le recours incident des sieurs Dignat tendant à l'allocation d'une somme de 673 francs pour reprises de dragages dans les fondations du pont de la Garonne :*

Considérant qu'aux termes du bordereau des prix n° 16 les dragages de toute nature effectués à une profondeur de 0m,50 à 4m,50 sous l'eau doivent être payés 3f,50 le mètre cube; qu'il n'est justifié d'aucune circonstance pouvant motiver la fixation de prix nouveaux pour le travail en question; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a écarté ce chef de demande;

XIV. *Sur le chef de recours incident relatif à des éboulements :*

Considérant qu'à l'appui de leur demande en paiement d'une somme de 630 francs pour relèvement de terre dans les tranchées et fossés, les entrepreneurs invoquent des ordres de service en date des 21 février et 26 août 1872; qu'il résulte du texte de ces ordres qu'ils n'avaient trait qu'à des travaux d'entretien et de parachèvement de peu d'importance, et qu'en laissant la charge de ces travaux aux entrepreneurs par application de l'article 47 des clauses et conditions générales, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances;

XV. *Sur les conclusions du recours incident tendant à l'allocation d'une somme de 4.414f,30 pour fournitures de remblais supplémentaires :*

Considérant que les requérants soutiennent que, d'une part, 838 mètres cubes, et de l'autre 3.058 mètres cubes de déblais, auraient été omis au décompte, mais qu'ils n'établissent pas l'exactitude de cette allégation et qu'il y a lieu, dès lors, de maintenir l'arrêté sur ce point;

XVI. *Sur les conclusions du ministre tendant à la réformation de l'arrêté en tant qu'il a alloué aux entrepreneurs une somme de 725^f,49 pour erreurs ou omissions d'avant-métré :*

Considérant qu'il résulte d'un attachement contradictoire daté du 7 septembre 1871, que les entrepreneurs ont repris ou fouillé dans la tranchée du Bazerd un dépôt de 581^m c,93 de terres provenant de fouilles de drainage; que le ministre n'établit pas qu'aucun prix ait été alloué pour ce travail qui n'avait pas fait l'objet de réclamation avant la transaction de 1873 et qui a été compris parmi les chefs soumis aux experts; que, dès lors, il n'y a lieu de faire droit à ce chef de recours;

XVII. *Sur les conclusions du ministre tendant à faire exonérer l'État d'une somme de 659^f,52 allouée aux entrepreneurs pour transport en wagons de 687 mètres cubes de déblais :*

Considérant qu'en ce qui touche les 362 mètres cubes provenant de l'emprunt Duprat, ils sont compris dans les mouvements de terre rémunérés par la transaction du 30 mars 1873, ainsi que cela résulte du § 8 du mémoire de proposition des entrepreneurs en date du 8 juillet 1872, qu'en ce qui touche au contraire les 325 mètres cubes de déblais provenant d'un pré au sieur Castex et qui ont fait l'objet d'un article spécial dans les réclamations du 26 mai 1873, le ministre n'établit pas qu'il en ait été déjà tenu compte aux entrepreneurs et qu'il y a lieu de maintenir l'allocation accordée jusqu'à concurrence des 311 francs afférents à ce cube de déblais;

XVIII. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de toute indemnité relative au régalage :*

Considérant que le conseil de préfecture a alloué un prix supplémentaire de 0^f,35 pour régalage de 1.711^m c,87 visés dans la lettre du 27 juin 1868, de 2.062 mètres cubes d'argile, de 473^m c,69 de déblais provenant du fossé d'écoulement de l'aqueduc de Peyrefite; que les deux premiers de ces cubes ayant été rejetés du compte par la présente décision, les deux autres seuls peuvent être maintenus comme donnant lieu à régalage; que, par suite, l'allocation de 111^f,57 afférente à cet objet doit être réduite à 3^f,82;

XIX. *Sur les conclusions du ministre tendant à faire réduire de 2 390^f,47 à 26^f,41 les allocations accordées pour diminution de*

plus d'un tiers sur la fourniture prévue de moellons destinés aux murs en pierres sèches et aux enrochements :

Considérant qu'en ce qui touche la maçonnerie de pierres sèches il n'est pas contesté que la quantité exécutée a dépassé celle prévue au devis ; mais qu'il résulte de l'instruction qu'une quantité de 1.067^{mc},55 provenant d'une carrière louée par les entrepreneurs, au lieu d'être payée au prix de 10^f,50 prévu au bordereau, ne l'a été qu'à celui de 9^f,82 ; qu'il y a lieu de tenir compte aux entrepreneurs de la différence et de maintenir l'allocation accordée jusqu'à concurrence de 0^f,68 par mètre cube, soit de 725^f,93 ;

Considérant en ce qui touche les moellons pour enrochements, que si la quantité employée a été légèrement inférieure aux deux tiers de celle prévue, qui était de 944^m,68, les entrepreneurs ont reçu effectivement le prix de 8^f,50 porté au bordereau pour 608^{mc},88 ; que la plus-value de 1^f,74 accordée par le conseil de préfecture pour manque à gagner ne doit dès lors s'appliquer qu'à 335^{mc},80, et que l'allocation doit être réduite à 584^f,30 ;

XX. *Sur les conclusions du ministre tendant à faire supprimer une allocation de* 189^f,97 *accordée par le conseil de préfecture pour empierrement en pierres cassées :*

Considérant que, d'après le détail estimatif, il devait être employé sur les chaussées 778^{mc},09 de pierres cassées ; qu'il résulte de l'instruction que cette quantité avait été approvisionnée et qu'elle a trouvé réellement son emploi dans les empierrements ; que, dans ses circonstances il y a lieu de maintenir la disposition par laquelle le conseil de préfecture a alloué une indemnité pour 123^{mc},78 non portés au décompte ;

XXI. *Sur les conclusions du ministre tendant à la réformation de l'arrêté dans celle de ses dispositions par laquelle une somme de* 226^f,80 *a été allouée pour substitution de moellons aux galets dans la maçonnerie :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que le cube de 80^{mc},06 de maçonnerie de galets exécuté soit inférieur de plus d'un tiers à celui prévu au dévis ; que, dès lors, c'est par une juste application de l'article 32 des clauses et conditions générales que le conseil de préfecture a accordé aux entrepreneurs une indemnité pour le manque à gagner sur la différence ; qu'il n'est pas justifié qu'il en ait fait une évaluation exagérée en la fixant à 4^f,60 par mètre cube ;

XXII. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression des plus-values de* 909^f,44 *pour consoles du pont ; de* 520^f,20 *pour*

changement dans l'établissement des plinthes et de 117 francs pour maçonnerie entre consoles :

Considérant qu'il n'est pas contesté que le couronnement du pont prescrit par les dessins d'exécution et comportant des consoles était plus compliqué que celui figurant au projet; qu'il résulte de l'instruction que ce changement a été onéreux pour les entrepreneurs, et qu'à raison de son caractère imprévu il y a lieu de leur en tenir compte; qu'en ce qui touche les plinthes et les maçonneries entre consoles, le ministre n'établit pas qu'elles aient été à tort considérées par le conseil de préfecture comme soumises à des sujétions particulières découlant de l'addition des consoles, et que dès lors les allocations afférentes à ces trois objets doivent être maintenues;

XXIII. *En ce qui touche les frais d'expertise :*

Considérant qu'il résulte tant de l'arrêté du conseil de préfecture que de la présente décision, que les réclamations des sieurs Dignat étaient mal fondées sur un grand nombre de chefs; qu'il y a lieu, par suite, de modifier la répartition des frais d'expertise en les mettant jusqu'à concurrence d'un tiers à la charge des entrepreneurs;

XXIV. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :*

Considérant que, en vertu de la décision du conseil de préfecture les sieurs Dignat ont droit aux intérêts des sommes à eux dues à compter du 31 mars 1874 et aux intérêts des intérêts à dater des 19 août 1880 et 27 juillet 1882; qu'ils ont conclu, en outre, à une nouvelle capitalisation des intérêts par leurs mémoires enregistrés au Conseil d'État les 7 novembre 1884, 16 décembre 1885 et 19 janvier 1888; qu'à chacune de ces dates il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu de faire droit à leurs conclusions sur ce point... (Arrêté réformé dans celles de ses dispositions par lesquelles sont accordées aux sieurs Dignat : 1° une somme de 4.546f,56 pour remplacement de glaise dans les remblais; 2° une somme de 2.009f,19 pour 1.711mc,87 de déblais ordinaires; 3° une somme de 4.500 francs pour désorganisation des chantiers; 4° une somme de 4.000 francs pour suspension indéfinie des travaux; 5° une somme de 23.664 francs pour augmentation des frais généraux et manque à gagner résultant de la prolongation des travaux. Les allocations accordées sont réduites à 6.000 francs pour omission au décompte de déblais imprévus de glaise liquide (7e chef); à 314 francs pour différence dans les transports en général (2e chef); à 3f,82 pour régalage (4e chef); à 1.300f,23 pour diminution sur la fourniture de moellons

(13e chef, § 1). Intérêts des sommes dues aux sieurs Dignat seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir des 7 novembre 1884, 16 décembre 1885 et 19 janvier 1888. Frais d'expertise supportée un tiers par les sieurs Dignat et deux tiers par l'État. Surplus des conclusions du ministre des travaux publics rejeté, ainsi que le recours incident des sieurs Dignat. L'État supportera un quart des dépens exposés par les sieurs Dignat.)

(N° 48)

[25 janvier 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Marine. — Entretien et réparation dans les établissements des ports militaires. — Clauses et conditions générales du 29 juin 1857. — (Sieur Sérac).

Art. 66. Non-recevabilité d'une réclamation formée devant le conseil de préfecture plus de six mois après la notification de la décision du préfet maritime statuant sur le décompte.

. . . .

Considérant qu'aux termes de l'article 66 des conditions générales imposées aux entrepreneurs de travaux hydrauliques et bâtiments civils dans les établissements de la Marine, rendues applicables au marché du sieur Sérac par l'article 27 de son cahier des charges, si, dans le délai de six mois à dater de la notification qui aura été faite de la décision administrative intervenue sur les réclamations des entrepreneurs, ils n'ont pas porté ces réclamations devant le conseil de préfecture, ils sont par cela même considérés comme ayant adhéré à la dite décision, et toute réclamation se trouve éteinte ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que le sieur Sérac n'a saisi le conseil de préfecture que plus de six mois après la date de la notification de la décision par laquelle le préfet maritime avait rejeté sa réclamation ; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé d'accueillir sa demande et que le sieur Sérac ne saurait se prévaloir des réserves qu'il aurait faites, lors du reversement de la somme dont il était débiteur d'après le décompte contesté, pour prétendre que la déchéance édictée par les dispositions ci-dessus visées n'aurait pas été encourue... (Rejet.)

(N° 49)

[25 janvier 1889]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Département. — Offre de concours. — Terrains. — Dépréciation causée à des prairies. — Indemnité. — (Département de la Haute-Vienne.)

Lorsqu'un département s'est engagé envers l'État à lui livrer gratuitement les terrains nécessaires à l'établissement d'une voie ferrée, l'indemnité due à un propriétaire, à raison des dommages causés à la surface par la privation des eaux, est à la charge du département, alors surtout que dans l'acte d'acquisition du sous sol, il a stipulé qu'une indemnité serait due pour la privation des eaux (*).

VU LA REQUÊTE présentée par le département de la Haute-Vienne... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 16 décembre 1884, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Vienne a rejeté sa requête tendant à faire décider que l'indemnité de 15.000 francs due au sieur de la Bastide, pour privation d'eau d'irrigation par suite de l'établissement du chemin de fer de Limoges au Dorat, est à la charge de l'État et non à celle du département; — *Ce faisant, attendu* que les termes des arrangements intervenus entre l'État et le département, et sanctionnés par la décision ministérielle du 24 avril 1876, ne se prêtent pas à l'interprétation qui leur a été donnée par l'arrêt attaqué; que si, en effet, il a été stipulé que les terrains à occuper pour l'établissement du chemin de fer de Limoges au Dorat seraient livrés gratuitement à l'État par les communes et les intéressés, sous la garantie du département de la Haute-Vienne, il n'en résulte pas que ledit département soit tenu de prendre à sa charge les indemnités à allouer aux propriétaires pour dommages causés par l'exécution des travaux; que la privation d'eaux d'irrigation dont se plaint le sieur de la Bastide a été la conséquence de l'établissement d'un tunnel dans le sous-sol de sa propriété; que, si cette cause de dommage a été expressément prévue dans l'acte de cession amiable passé entre le département et le sieur de la Bastide, il ne suit pas de là que le dépar-

(*) Voy. 7 août 1883, Département de la Haute-Vienne (*Ann.* 1884, p. 530).

tement ait assumé vis-à-vis de l'État, à l'égard duquel la vente constituait *res inter alios acta*, la charge de réparer ledit dommage; que le département s'est seulement engagé à livrer gratuitement à l'État les terrains nécessaires à l'assiette du chemin de fer; par ces motifs, décider que l'indemnité de 15.000 francs due au sieur de la Bastide est à la charge de l'Etat et non à celle du département; ordonner la restitution avec intérêts des sommes qui auraient pu être versées à ce titre par le département, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics tendant au rejet du pourvoi...;

Vu la loi du 28 pluviôse, an VIII;

CONSIDÉRANT qu'aux termes des conventions intervenues entre l'État et le département de la Haute-Vienne, pour l'exécution du chemin de fer de Limoges au Dorat, il a été stipulé que les terrains seraient livrés gratuitement à l'État par les communes et les intéressés, sous la garantie du département;

Considérant que, pour se libérer de son obligation, le département a, notamment, acquis du sieur de la Bastide le sous-sol de sa propriété, pour la construction d'un tunnel d'une longueur d'environ un kilomètre; que cette vente devait nécessairement entraîner pour le propriétaire la privation des eaux qui traversaient le sous-sol cédé, et que la dépréciation qui en résultait pour les parcelles voisines était un des éléments de l'indemnité d'expropriation;

Considérant qu'en stipulant, dans l'acte de cession amiable passé par le sieur de la Bastide, qu'une indemnité était due, en sus du prix des terrains expropriés, pour privation d'eaux détournées, et qu'elle donnerait lieu à un règlement ultérieur, le département n'a fait que se conformer aux conventions précitées qui l'obligeaient à assurer l'abandon entièrement gratuit des terrains à livrer à l'État; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Haute-Vienne a rejeté la demande du département, tendant à faire payer par l'État l'indemnité à laquelle le sieur Bastide a été reconnu avoir droit... (Rejet.)

(N° 50)

[2 février 1889]

Communes. — Trottoirs substitués à des revers pavés : contribu-

tion des riverains dans la dépense de premier établissement. — (Ville de Paris contre Languellier.)

Un simple revers pavé établi le long des maisons, reçu à l'entretien antérieurement à la promulgation de la loi du 7 juin 1845, *ne constitue pas un trottoir. — En conséquence, le riverain peut être tenu à contribuer pour moitié aux frais de premier établissement des trottoirs, par application de la loi de* 1845 (*).

Vu la requête présentée pour la ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 24 juin 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Seine a accordé au sieur Languellier, demeurant à Paris, 53, boulevard de Strasbourg, décharge de la taxe qui lui avait été imposée pour l'établissement de trottoirs au droit de sa propriété, sise rue de la Colombe, à Paris; — *Ce faisant, attendu* qu'au droit de la propriété du sieur Languellier, il existait, non des trottoirs, mais de simples revers pavés; qu'ainsi, par application de la loi du 7 juin 1845, la moitié des frais de construction des trottoirs pouvait être mise à sa charge; que si, d'autre part, le décret du 11 juillet 1879, qui déclarait d'utilité publique la construction de trottoirs dans diverses rues, et notamment dans la rue de la Colombe, exigeait que les revers de ces rues eussent été pavés avant le 7 juin 1845, et qu'ils eussent été reçus à l'entretien, il est certain que la rue de la Colombe était dans ce cas depuis 1782 au moins, dire que le sieur Languellier sera rétabli au rôle, à la taxe à laquelle il avait été primitivement imposé;

Vu le décret du 11 juillet 1879, déclarant d'utilité publique la construction de trottoirs dans diverses rues du IVe arrondissement et notamment dans la rue de la Colombe;

Vu la loi du 7 juin 1845;

Considérant que le décret du 11 juillet 1879 a déclaré d'utilité publique dans les rues, portions de rues ou places de la ville de Paris, comprises aux tableaux annexés audit décret et sur lesquels figure la rue de la Colombe, la transformation en trottoirs, de revers pavés antérieurement à la promulgation de la loi du 7 juin 1845 et reçus à l'entretien de la ville, et a décidé que la moitié de la dépense résultant des travaux serait recouvrée sur les propriétaires riverains; que ledit décret a été rendu en exécution de la loi du 7 juin 1845, qui autorise à mettre à la charge

(*) Rapp. 9 avril 1886, Radiguey, p. 316 (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

des propriétaires la moitié des dépenses du premier établissement des trottoirs ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'au droit des immeubles appartenant au sieur Languellier et situés aux numéros 5, 7 et 9 de la rue de la Colombe, il n'existait pas de trottoirs, mais de simples revers pavés et que lesdits revers ont été pavés et reçus à l'entretien de la ville de Paris, antérieurement à la promulgation de la loi du 7 juin 1845 ; que, dès lors, les travaux exécutés au droit desdits immeubles étaient des travaux de premier établissement de trottoirs; que, dans ces circonstances, le sieur Languellier n'était pas fondé à demander décharge des sommes qui lui avaient été imposées, à titre de contribution aux frais de construction des trottoirs dont s'agit et que c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture de la Seine lui a accordé ladite décharge... (Arrêté annulé. Rétablissement du sieur Languellier aux droits auxquels il avait été imposé au rôle de la ville de Paris à titre de contribution aux frais de construction de trottoirs établis par la ville dans la rue de la Colombe.)

(N° 51)

[2 février 1889]

Communes. — Chemins vicinaux. — Dégradation mal réparées. — Subventions spéciales. — (Sieur Hallier.)

Dégradations commises par l'entrepreneur de la construction d'un fort : Appréciation de la subvention due, sans tenir compte des travaux de réparation faits par les entrepreneurs : ces travaux exécutés par des ouvriers inexpérimentés, et avec des matériaux de mauvaise qualité, ont aggravé la situation des chemins.

Procédure : recours non motivé : non-recevabilité.

. . . .

En ce qui touche *l'arrêté du* 29 *juin* 1885 :

Considérant que le sieur Hallier n'apporte aucun motif à l'appui de ses conclusions tendant à obtenir l'annulation de l'arrêté du 29 juin 1885; que, dès lors, lesdites conclusions doivent être rejetées comme non recevables :

En ce qui touche l'arrêté du 14 août 1885 :

Considérant qu'il est établi que les transports du requérant, pendant l'année 1884, ont causé des dégradations extraordinaires aux chemins de grande communication n°s 1 et 4, au chemin d'intérêt commun n° 25 et aux chemins vicinaux ordinaires des communes de Bessoncourt, de Dorans et de Bermont ;

Considérant que pour obtenir réduction des subventions qui lui ont été réclamées, à raison desdites dégradations, le sieur Hallier soutient, d'une part, qu'il a exécuté des travaux d'entretien et de réparation sur les chemins dont s'agit et, d'autre part, que le montant des subventions mises à sa charge est exagéré ;

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que, si le sieur Hallier a fait exécuter des travaux, notamment sur le chemin d'intérêt commun n° 25, ces travaux ont été exécutés par des ouvriers inexpérimentés et avec des matériaux de mauvaise qualité; que, loin de réparer les dégradations causées par les transports du requérant, ils ont aggravé la situation des chemins, en ont amené sur certains points la destruction et ont nécessité des travaux de démontage et de réfection de la chaussée; que, dans ces conditions, le requérant n'est pas fondé à prétendre que le montant desdits travaux doit être déduit des subventions auxquelles il a été assujetti ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte également de l'instruction qu'en fixant, conformément aux évaluations de l'expert de l'administration et du tiers expert à 75 francs, pour le chemin de grande communication n° 1 ; à 1.000 francs pour le chemin de grande communication n° 4 ; à 4.400 francs pour le chemin d'intérêt commun n° 25 ; à 600 francs, 1.000 francs et 100 francs pour les chemins vicinaux ordinaires des communes de Bessoncourt, de Dorans et de Bermont, les subventions qui doivent être mises à la charge du requérant, le conseil de préfecture du territoire de Belfort a fait une exacte appréciation des dégradations causées auxdits chemins par ses transports pendant l'année 1884 ; que, dès lors, la requête doit être rejetée... (Rejet.)

(N° 52)

[8 février 1889]

Communes. — Chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. — Voirie (Grande). — Routes nationales. —

Permission de voirie. — Retrait non motivé par un intérêt de voirie; détournements de pouvoirs. — (Sieurs Thorrand et Cᵉ. (Société des eaux d'Auvergne.)

Est entaché d'excès de pouvoirs l'arrêté par lequel le préfet retire à une compagnie l'autorisation, qu'il lui avait précédemment accordée, de faire passer les eaux d'une source dans des canalisations posées sous des chemins de grande communication et d'intérêt commun, et sous une route nationale, en se fondant uniquement sur ce que la propriété de la source serait contestée (*).

Dépens. *Pas de dépens en matière d'excès de pouvoirs.*

Vu la requête... pour les sieurs Thorrand et Cᵉ... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs — un arrêté du 5 août 1887 par lequel le préfet du Puy-de-Dôme a rapporté ses arrêtés des 14 mai et 30 juin 1887 qui avaient autorisé les requérants à établir des conduites d'eau sous le sol des chemins de grande communication nᵒˢ 12 et 13, des chemins d'intérêt commun nᵒˢ 1, 8 et 52 et de la route nationale nᵒ 9; — *Ce faisant, attendu* que l'arrêté attaqué n'a été pris que sur la réclamation de propriétaires contestant la propriété des eaux utilisées par la société ainsi que cela résulte des termes mêmes dudit arrêté; qu'ainsi le préfet s'est servi de ses pouvoirs de police pour trancher un débat privé et commis ainsi un détournement de pouvoir; condamner le préfet aux dépens;

Vu les observations du ministre de l'intérieur tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que, si l'arrêté préfectoral est rédigé d'une manière défectueuse et peut laisser par sa forme supposer qu'il a eu pour but de trancher contre la compagnie des eaux d'Auvergne une question de propriété d'eaux, il résulte de l'instruction qu'en fait, le préfet a eu uniquement en vue d'empêcher que l'alimentation en eau des personnes et des bestiaux ne soit compromise; qu'ainsi il agit dans un but d'intérêt général et de sécurité publique;

Vu les nouvelles observations des sieurs Thorrand et Cᵉ... dans lesquelles ils déclarent persister dans leurs précédentes conclusions, notamment par les motifs qu'en admettant que le préfet n'ait pas entendu trancher une question de propriété et ait agi dans un but d'utilité générale, il n'aura pas moins commis un détournement de pouvoir en se servant des pouvoirs de police

(*) Rapp. 19 février 1886, Georgi, et la note (*Ann.* 1806, p. 537).

qui lui ont été conférés en vue de la conservation du domaine public, pour un intérêt général étranger à la viabilité, la circulation et la sécurité de la voie publique;

Vu les lois des 22 décembre 1789-janvier 1790 (section III, art. 2);

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872 (art. 9);

CONSIDÉRANT que les autorisations de voirie accordées à la Société des eaux d'Auvergne à l'effet d'établir des tuyaux de canalisation sous le sol de divers chemins n'ont été délivrées par le préfet du Puy-de-Dôme qu'après avoir constaté que la pose de ces conduites d'eau n'était pas de nature à gêner la circulation ni l'entretien de la voie publique; que, pour retirer lesdites autorisations le préfet, par son arrêté du 5 août 1887, s'est fondé uniquement sur ce que la propriété des eaux utilisées par la Société était contestée, et qu'ainsi il a agi dans un intérêt autre que celui de la viabilité et de la conservation du domaine public; que, par suite, le préfet a usé des pouvoirs qui lui appartenaient pour un objet autre que celui à raison duquel ils lui étaient conférés, et que les sieurs Thorrand et Ce, représentant la Société des eaux d'Auvergne, sont fondés à demander l'annulation de l'arrêté précité du 5 août 1887;

En ce qui concerne les dépens: — Considérant que la contestation dont s'agit ne rentre pas dans celles auxquelles s'applique l'article 2 du décret du 2 novembre 1864; qu'il n'y a lieu, dès lors, d'allouer de dépens... (Arrêté annulé. Conclusions à fin de dépens rejetées.)

(N° 53)

[8 février 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieurs Autixier, Malapert et Cie.)

Déblais. Rochers imprévus. — La clause forfaitaire insérée au devis (article 98) *et portant que « les sondages faits avant l'adjudication permettront de se rendre un compte exact du prix unique adopté pour la fouille des déblais de toute nature, et que ce prix unique ne pourra être modifié, » fait obstacle à l'al-*

location d'un prix nouveau, lorsque d'une part les déblais de rochers à la mine étaient prévus et que l'entrepreneur a pu se rendre compte à l'avance de la nature des déblais par l'inspection des tranchées déjà ouvertes (1er *et* 5e *chefs* (*).

— Sujétions. Obligation imposée à l'entrepreneur de recouvrir les mines de fascines et de réduire la charge de poudre.— Cette obligation ne saurait être considérée comme une mesure d'ordre, de sûreté ou de précaution, prévue au devis, mais comme une sujétion exceptionnelle. Indemnité. Renvoi à l'expertise (2e *chef*).

— Transport de déblais rendu plus onéreux; par suite des changements prescrits, la voie du service qui d'après les plans devait être horizontale a dû être établie en pente; dommage possible. Renvoi à l'expertise (3e *chef*).

Art. 10. *Ordre écrit. — Substitution en cours d'exécution de chambres d'emprunt nouvelles à celles prévues au marché; moellons uniformes substitués à ceux prévus: pas d'ordre écrit. Rejet* (4e *chef*).

Travaux accessoires de la maçonnerie (*arrosage, nettoyage et rejointoiement des maçonneries*) *compris dans le prix de la maçonnerie : pas de prix supplémentaire* (6e *chef*).

Retard dans le règlement du décompte. Rejet : le décompte a été notifié quelques jours après la date du procès-verbal de réception définitive (7e *chef*).

. . . .

I. En ce qui concerne *la demande d'un supplément de prix pour déblais de tranchées :*

Considérant que pour demander l'établissement d'un prix nouveau pour les déblais des emprunts de la gare de Niort, de la route de Limoges, de la Bouillounouse et de la route de Paris, les entrepreneurs se fondent sur ce qu'ils ont rencontré dans l'extraction des déblais de rocher des difficultés exceptionnelles et imprévues ;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 98 du devis, le prix moyen du mètre cube de déblai était établi en tenant compte des diverses natures de terrains; qu'il était applicable à tous les déblais sans classification, qu'il était de plus stipulé que l'entrepreneur devrait se rendre compte très exactement avant l'adjudication des difficultés que pouvaient présenter les diverses

(*) Voy. 25 novembre 1887, Alasseur et Dumont (*Ann.* 1888, p. 555.

tranchées et, qu'après l'adjudication, les prix ne pourraient être modifiés sous aucun prétexte; que le bordereau fixait un prix unique de 1f,60 pour délais de toute nature; qu'il résulte enfin de l'article 64 du devis que les déblais de rocher à la mine étaient prévus ;

Considérant, en outre, que les déblais devaient être extraits de tranchées déjà ouvertes ou de terrains sur lesquels des sondages avaient été pratiqués avant l'adjudication ; que les entrepreneurs ont pu se rendre compte tant de la nature des terrains que des difficultés qu'ils pouvaient rencontrer; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leurs réclamations;

II. *En ce qui concerne les fascines et charges réduites de poudre :*

Considérant que, par ordre de service du 17 février 1881, l'administration a prescrit aux entrepreneurs de recouvrir les mines de fascines et de réduire les charges de poudre ;

Considérant que cette obligation ne peut être considérée comme une mesure d'ordre, de sûreté ou de précaution propre à prévenir les accidents que, conformément aux articles 111 et 119 du devis, les entrepreneurs doivent prendre à leurs frais, mais constitue une sujétion non prévue au marché de nature à leur permettre de réclamer un supplément de prix, si elle a eu pour conséquence de rendre plus onéreuse l'extraction des déblais; qu'il y a lieu, par suite, de renvoyer ces chefs de réclamation à l'examen des experts déjà nommés, qui auront à rechercher si ces exigences de l'administration ont eu pour effet de rendre plus difficile et plus coûteuse l'extraction des déblais, et, en cas d'affirmative, à déterminer quel serait le supplément de prix à allouer à raison de ce fait et à quel cube il devrait s'appliquer :

III. *En ce qui concerne les transports des déblais de la gare de Niort :*

Considérant que les entrepreneurs soutiennent que, d'après les plans sur lesquels il a été procédé à l'adjudication, la voie de service destinée aux transports des déblais provenant de la gare de Niort pouvait être établie suivant un plan horizontal, mais que, par suite des changements prescrits par les ingénieurs, ils ont été obligés d'établir cette voie dans des conditions différentes de celles prévues et rendant plus difficiles et plus onéreux les transports de ces déblais ; que, si ces faits étaient établis, ils seraient de nature à justifier l'allocation d'un supplément de

prix pour sujétions exigées en dehors des prévisions du marché; qu'il y a lieu, par suite, de renvoyer l'examen de cette réclamation aux experts, qui auront à rechercher si, d'après les plans primitifs, la voie de service pouvait être établie sur un terrain horizontal, si des modifications ont été imposées aux entrepreneurs et à déterminer, s'il y a lieu, si ces changements ont rendu ces transports plus difficiles et plus coûteux, quel supplément de prix pourrait être alloué et à quel cube il s'appliquerait;

IV. *En ce qui concerne les emprunts latéraux de la commune de Saint-Florent et de Proust et les sujétions imprévues dans la construction d'un parapet:*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, d'une part, en cours d'exécution des travaux, de nouvelles chambres d'emprunt ont été substituées à celles primitivement désignées pour l'extraction des terres; que, d'autre part, la construction du parapet dont s'agit a été exécutée avec des moellons uniformes de 20 centimètres sur 20 centimètres; mais que, si les requérants allèguent que ces diverses modifications aux prévisions du devis ont été imposées par l'administration et qu'il en est résulté pour eux un double préjudice, ils ne justifient d'aucun ordre écrit des ingénieurs, et que, dès lors, par application de l'article 10 des clauses et conditions générales, leurs demandes sur ces deux chefs de réclamations doivent être rejetées;

V. *En ce qui concerne les déblais de fondation du passage supérieur de* 5 *mètres au piquet* 12 *A* + 6 *mètres:*

Considérant que, d'après l'article 31 du bordereau, le prix des déblais de toute nature pour fouilles de fondations d'ouvrages d'art jusqu'à une profondeur de 50 centimètres sous l'eau a été fixé à 1f,80 par mètre cube; que, dès lors, les entrepreneurs ne sont pas fondés à prétendre que les déblais de rocher n'étaient pas prévus et à réclamer de ce chef une majoration de prix; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur réclamation;

VI. *En ce qui concerne la demande de* 1.286f,26 *pour la préparation des extrados destinés à recevoir les chapes et la demande de* 3.710 *francs pour les rejointoiements des maçonneries:*

Considérant, d'une part, qu'aux termes de l'article 84 du devis, les chapes ne doivent être posées qu'après que les maçonneries auront été arrosées, nettoyées et lavées; que, d'autre part, aux termes de l'article 82, les parements vus doivent toujours être ragréés, nettoyés et rejointoyés avec soin; que, d'après l'ar-

ticle 105, les prix des maçonneries et bétons comprennent, outre la fourniture et la pose, toutes les mains-d'œuvre nécessaires à l'exécution complète des ouvrages, conformément au chapitre V du devis; qu'il résulte de ces dispositions que le travail, pour lequel les entrepreneurs demandent des allocations, est rémunéré par les prix portés au bordereau pour les maçonneries et dont il a été fait application; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ces chefs de réclamations;

VII. *En ce qui concerne la demande en* 20,000 *francs de dommages-intérêts pour le préjudice causé par les retards apportés par l'administration dans le règlement du décompte de l'entreprise :*

Considérant que le décompte des travaux a été notifié aux sieurs Autixier et Cᵉ, à la date du 14 août 1883, quelques jours seulement après la date du procès-verbal de réception définitive; que, dans ces circonstances, les requérants ne sont pas fondés à prétendre que des retards aient été apportés par le fait de l'administration dans la présentation du décompte et à demander des dommages-intérêts pour un préjudice qui, s'il existe, n'est pas imputable à l'administration;

VIII. *En ce qui concerne les intérêts des intérêts* :

Considérant qu'il appartiendra au conseil de préfecture de statuer sur ce chef de demande en même temps qu'il aura à statuer sur l'ensemble des réclamations des sieurs Autixier et Cᵉ... (Arrêté réformé en ce que les experts auront, outre la mission qui leur a été confiée : 1° à rechercher sur les 8ᵉ chef (3ᵉ partie), 9ᵉ chef (2ᵉ partie) et 10ᵉ chef (2ᵉ partie), si l'obligation imposée aux entrepreneurs de recouvrir les mines de fascines et de réduire les charges de poudre justifie de leur part une demande d'indemnité et quel devait en être le montant; 2° à rechercher sur le 8ᵉ chef (1ʳᵉ partie) si l'établissement de la voie de service pour le transport des déblais provenant de la gare de Niort a été effectué dans des conditions autres que celles prévues au marché et à déterminer, s'il y a lieu, l'allocation supplémentaire à laquelle les entrepreneurs auraient droit. Surplus rejeté. La moitié des dépens est mise à la charge de l'État.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre criminelle)

(N° 54)

[12 Avril 1889]

Chemins de fer. — Voyageur requis d'exhiber son billet. — Impossibilité de le représenter. — Contravention matérielle. — (Sieur Pierre Izamant.)

Si les contraventions aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, sont, à raison de la peine édictée par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (*), *assimilées aux délits, quant à la juridiction chargée de les apprécier, elles n'en conservent pas moins leur caractère de contraventions que constitue le seul fait indépendamment de toute intention. Il en résulte que la constatation, par procès-verbal régulier, qu'un voyageur requis par le contrôleur de route d'exhiber son billet n'avait pu le représenter, établit à sa charge la contravention prévue par le paragraphe dernier de l'article* 63 *de l'ordonnance du* 15 *novembre* 1846 (**), *sauf le cas de force majeure dont la preuve incombe au prévenu.*

La Cour,

. . . .

Attendu qu'un procès-verbal régulier dressé par l'un des contrôleurs assermentés de la Compagnie des chemins de fer du Midi constatait que, le 10 août 1888, sur la ligne de Bordeaux à Cette, Izamant, invité, en cours de route, à exhiber son billet de place, n'avait pu le représenter; qu'il avait prétendu avoir perdu ledit billet, sans faire d'ailleurs aucune recherche pour le retrouver; qu'invité à payer le prix de sa place, il avait dit ne pas

(*) *Ann.* 1845, p. 321.
(**) *Ann.* 1846, p. 585.

avoir d'argent, mais avait promis de payer à son arrivée à la gare d'Agen où il disait être très connu; qu'enfin, à son arrivée à cette gare, il avait disparu sans solder le montant de sa place;

Attendu que c'est à raison de ces faits ainsi constatés qu'Izamant a été traduit devant la juridiction correctionnelle comme prévenu de contravention à l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, et que, devant les juges d'appel, le ministère public a pris des réquisitions tendant notamment à ce qu'il fût déclaré que les faits incriminés tombaient sous l'application du paragraphe dernier de l'article 63 sus-visé, lequel est ainsi conçu: « Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la Compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus »;

Attendu que l'arrêt attaqué a refusé de faire droit à ces réquisitions par le motif que le dernier paragraphe de l'article 63 ne viserait que « la désobéissance volontaire du voyageur et ne saurait s'appliquer au cas où, par accident ou force majeure, le voyageur se trouve dans l'impossibilité de satisfaire à la réquisition qui lui est adressée »;

Attendu qu'en statuant ainsi, l'arrêt attaqué a méconnu le sens et la portée de la disposition légale dont s'agit; qu'en effet, si les contraventions aux ordonnances portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, sont, à raison de la peine édictée par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, assimilées aux délits quant à la juridiction chargée de les apprécier, elles n'en conservent pas moins le caractère de contraventions; d'où il suit que le fait matériel suffit pour les constituer indépendamment de toute intention délictueuse; que, dans l'espèce, la constation par procès-verbal régulier qu'Izamant, requis par le contrôleur de route d'exhiber son billet, n'avait pu le représenter, établissait donc à sa charge la contravention prévue par le paragraphe dernier de l'article 63, sauf le cas de force majeure dont la preuve incombait au prévenu;

Attendu que si, en matière de contraventions, comme en matière de crimes et délits, la force majeure exclut la criminalité, et si l'appréciation des faits qui constituent la force majeure appartient aux juges de répression, ils ne peuvent cependant admettre cette exception qu'autant que la preuve du fait de force majeure a été régulièrement administrée par le prévenu, à l'aide d'un des moyens autorisés par la loi; qu'il ne résulte pas des motifs de l'arrêt attaqué que cette preuve ait été faite, et qu'à ce

point de vue encore, la décision de relaxe manque de base légale:

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le deuxième moyen du pourvoi, la cassation qui va être prononcée devant avoir pour effet de saisir la cour de renvoi de l'appréciation de l'affaire dans son intégralité.

Casse et annule, etc.....

(N° 55)

[12 avril 1889]

Jugements et arrêts. — Appel en matière de simple police. — Contraventions. — Conclusions du prévenu. — Motifs insuffisants. — (Sr Vernière-Dorlhac.)

En cas de poursuite devant le tribunal de simple police sous la double inculpation d'avoir: 1° ouvert sans autorisation préalable une brèche dans un mur séparant l'enclos de l'inculpé d'une promenade publique; 2° refusé d'obéir à un arrêté municipal ordonnant de fermer cette brèche, doit être cassé, pour défaut de motifs, le jugement qui, se fondant uniquement sur la deuxième contravention pour ordonner la remise du mur en l'état primitif, ne répond pas aux conclusions par lesquelles le prévenu a articulé que la brèche n'était pas pratiquée en avancement sur la promenade, que si cette promenade faisait partie du domaine privé de la commune, aucune contravention ne pouvait lui être reprochée, et que si, au contraire, la promenade était comprise dans la route urbaine, aucun préjudice n'étant établi, la fermeture de la brèche ne pouvait être ordonnée par le tribunal de simple police.

La Cour,

. . . .

Sur le moyen du pourvoi pris de la violation des articles 7 de la loi du 20 avril 1810 et 471, § 5 et 15, du Code pénal, en ce que le demandeur a été condamné à fermer la brèche par lui ouverte dans son mur de clôture donnant sur la promenade publique du Désert, sans qu'il ait été répondu à ses conclusions relatives à la situation et au caractère de ladite promenade;

Attendu que Vernière-Dorlhac, poursuivi en simple police à la suite de deux procès-verbaux dressés par le garde champêtre de Saint-Germain-Lembron: le premier, constatant qu'il avait ouvert sans autorisation préalable une brèche dans le mur séparant un enclos de la promenade publique du Désert; le second, pour ne s'être point conformé à un arrêté municipal du 24 décembre 1887, lui enjoignant d'avoir à fermer la susdite brèche, a été condamné par jugement du tribunal de simple police de Saint-Germain-Lembron, du 2 février 1888, à 1 franc d'amende et à la remise du mur en son état primitif;

Attendu que, sur son appel, Vernière-Dorlhac, sans contester la légalité de l'amende prononcée pour défaut d'autorisation, a articulé que la brèche n'était point pratiquée en avancement sur la promenade; que si cette promenade faisait partie du domaine privé de la commune, aucune contravention ne pouvait lui être reprochée; que si, au contraire, la promenade était comprise dans la voirie urbaine, aucun préjudice n'étant établi, la fermeture de la brèche ne pouvait être ordonnée par le tribunal de simple police;

Attendu que, sans répondre à ces articulations et sans s'expliquer sur le caractère de la promenade publique du Désert ni sur la situation du mur de clôture de la propriété Vernière-Dorlhac par rapport à cette promenade, le tribunal correctionnel d'Issoire, statuant sur l'appel du prévenu, a maintenu la disposition du jugement de première instance ordonnant la remise du mur en l'état primitif, en se fondant uniquement sur l'arrêté du 24 décembre 1887, lequel, dit-il, aurait été pris par le maire de Saint-Germain-Lembron dans la limite de ses attributions;

Attendu que cette décision du jugement attaqué est, en l'état des conclusions du prévenu, insuffisamment motivée et que, manquant de base légale, elle viole les dispositions de lois invoquées par le pourvoi :

Par ces motifs,

Casse et annule, etc.

CIRCULAIRE MINISTÉRIELLE

(N° 56)

[4 février 1890]

Commis des ponts et chaussées admissibles au grade de conducteur.

Monsieur le Préfet,

A la suite des conventions passées en 1883 avec les Compagnies de chemins de fer et qui ont remis à ces compagnies le soin de terminer les travaux exécutés jusque là par l'État, le recrutement du corps des conducteurs a été considérablement ralenti.

L'Administration vient de procéder à la nomination d'un certain nombre de conducteurs admissibles à la suite du concours de 1883 et qui occupaient des emplois de ce grade; mais il reste encore à nommer une grande partie des admissibles de ce concours et la totalité des admissibles des concours de 1884 et 1885.

Pour remédier en partie à cette situation et compenser le retard que subit la nomination de ces jeunes gens, j'ai soumis à M. le Président de la République un décret qu'il a bien voulu revêtir de sa signature et dont j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un exemplaire.

Ce décret m'autorise à nommer directement à la 2e classe les commis des ponts et chaussées déclarés admissibles au grade de conducteur à la suite des concours de 1882, 1883, 1884 et 1885, et qui n'ont pu être encore pourvus d'un emploi de ce dernier grade.

Ces agents peuvent en outre obtenir le titre de conducteur adjoint des ponts et chaussées tout en continuant à faire partie du cadre des commis et à occuper des emplois de cette catégorie.

Pour la mise en application de ce décret, j'invite MM. les Ingénieurs en chef à m'adresser immédiatement un état des commis des ponts et chaussées de leur service admissibles au grade de conducteur. Cet état devra comprendre à la fois les commis admissibles qui sont déjà de 2e classe et auxquels il n'y a lieu que de conférer le titre de conducteur adjoint, et les commis

admissibles de 3e classe qui, tout en obtenant ce titre, doivent être élevés à la 2e classe. Il y aura lieu pour ces derniers d'indiquer l'imputation du traitement.

J'adresse à MM. les Chefs de service un exemplaire de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des Travaux publics,

YVES GUYOT.

DÉCRET [4 février 1890].

Le Président de la République française,

Vu l'article 8 du décret du 9 juin 1888;

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Les candidats déclarés admissibles au grade de conducteur des ponts et chaussées à la suite des concours de 1882, 1883, 1884 et 1885, et qui n'auraient pas encore été pourvus d'un emploi de ce grade, peuvent être nommés directement commis de 2e classe des ponts et chaussées.

Ils peuvent également obtenir le titre de conducteur adjoint des ponts et chaussées tout en continuant à faire partie du cadre des commis.

. . . .

PERSONNEL

(N° 57)

Janvier 1890

I. — INGÉNIEURS

1° PROMOTIONS.

Décret du 16 janvier 1890. — M. **Boulé**, Ingénieur en Chef de 1re classe est nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 janvier 1890.

Idem. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 janvier 1890, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Siégler**,
Liébeaux,
Guiard,
MM. **Berquet**,
Kleine.

2° AVANCEMENTS.

Arrêté du 16 janvier 1890. — Le traitement de M. **Lèbe-Gigun**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est porté de 7.000 à 8.000 francs.

Idem. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 16 janvier 1890, les Ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Pigache**,
Poisson,
Petsche (Albert),
Charron,
Viennot,
Cléry,
Goury du Roslan,
Maréchal (Henri),
Dessirier,
MM. **Cuénot**,
Fleureau,
Becker,
Bernard (François)
de Larminat (Louis),
Colmet-Daâge,
Nicolas,
Cheguillaume.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 30 décembre 1889. — M. **Müntz**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur principal de la 1re Division d'entretien, à la résidence de Paris.

Arrêté du 9 janvier 1890. — M. **Krafft**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie napolitaine d'Éclairage et de Chauffage par le gaz, en qualité de Directeur de la Compagnie, à la résidence de Naples.

4° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 9 janvier 1890. — M. **Dieulafoy**, Ingénieur en Chef de 2e classe, précédemment chargé d'une mission scientifique par M. le Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Jacquet**, Inspecteur Général de 2e classe. . .	6 janv. 1890

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 3 janvier 1890. — Les propositions d'avancement en faveur des ingénieurs des Ponts et Chaussées détachés au service des Colonies, sont présentées au Comité chargé de dresser le tableau d'avancement au choix dans le Corps des Ponts et Chaussées, par l'Inspecteur Général chargé de l'inspection des Travaux coloniaux.

Idem. — Le service du contrôle des travaux des lignes de Saint-Florentin à Vitry-le-François, section de Brienne à Vitry-le-François et de la vallée de l'Ourcq à Esternay, section comprise entre les vallées de l'Ourcq et de la Marne (M. **Demouy**, Ingénieur en chef) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Idem. — Le service du raccordement militaire de la ligne de la vallée de l'Ourcq à Esternay avec la ligne de Villers-Cotterets

à la Ferté-Milon (M. **Demouy**, Ingénieur en chef) précédemment confié à M. **Guiot**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, chargé de l'intérim des fonctions d'Ingénieur, est réuni aux attributions de M. **Lefort**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Soissons.

Arrêté du 9 janvier. — Le service de chemins de fer confié à M. **Dyrion**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Digne, et réorganisé par arrêté du 22 juillet 1889, est réparti comme il suit en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire :

1er *Arrondissement :*

Ligne de Digne à Saint-André, partie comprise entre Digne et la borne 27k,800.

M. **Delage**, Ingénieur ordinaire à Digne.

2e *Arrondissement :*

Ligne de Digne à Saint-André, partie comprise entre la borne 27k,800 et Saint-André.

M. **Tourniaire**, sous-Ingénieur à Castellane.

Idem. — Le service de chemins de fer confié à M. **Périer**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Draguignan, et réorganisé par arrêté du 22 juillet 1889, est réparti comme il suit en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire :

1er *Arrondissement :*

Lignes de Draguignan à Meyrargues.
— Draguignan à Saint-André, partie comprise dans le département du Var.

M. **Bourgougnon**, Ingénieur ordinaire à Draguignan.

2e *Arrondissement :*

Lignes de Draguignan à Grasse,
— des mines de la vallée du Reyran et de celles des Vaux à la station de Fréjus.

M. **Perrier**, Ingénieur ordinaire à Draguignan.

3e *Arrondissement :*

Ligne de Draguignan à Saint-André. partie comprise dans le département des Basses-Alpes.

M. **Tourniaire**, sous-Ingénieur à Castellane.

Idem. — Le service de chemins de fer confié par arrêté du 22 juillet 1889 à M. **Aubé**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

à Nice, est réparti comme il suit en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire :

1er *Arrondissement :*

Ligne de Grasse à Nice (Manda).

M. **Pellegrin,** sous-Ingénieur à Grasse.

2e *Arrondissement :*

Ligne de Saint-André à Nice, partie comprise entre Saint-André et Touet-de-Beuil.

M. **Pruchon,** Ingénieur ordinaire à Puget-Théniers.

3e *Arrondissement :*

Ligne de Saint-André à Nice, partie comprise entre Touet-de-Beuil et Nice.

M. **Fouquet,** Ingénieur ordinaire à Nice.

Arrêté du 11 janvier. — Le service du Contrôle d'études et travaux de la section du chemin de fer de Carentan à Carteret, comprise entre Carentan et La Haye-du-Puits, supprimé par arrêté du 1er mai 1888, est reconstitué.

Il sera compris dans les attributions de **M. Gouton,** Ingénieur en Chef de 2e classe, à Cherbourg.

Arrêté du 13 janvier. — M. **Résal** (Jean), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, remplira les fonctions de Secrétaire du Comité du réseau d'Orléans, en remplacement de M. **Guiard,** appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 16 janvier. — M. **Boulé,** nommé Inspecteur général de 2e classe par décret du 16 janvier, est chargé du 7e arrondissement d'Inspection, en remplacement de M. **Jacquet,** décédé.

Idem. — La limite inférieure du service de la 2e section de la navigation de la Seine, actuellement située aux fortifications d'aval de Paris, est reportée en aval du pont d'Epinay (limite des départements de la Seine et de Seine-et-Oise).

Idem. — Le service de la 3e section de la navigation de la Seine cesse d'être réparti en deux divisions d'Ingénieur en Chef.

L'emploi spécial d'Ingénieur en Chef occupé dans ce service par M. **Boulé,** promu au grade d'Inspecteur Général, est supprimé.

M. **Cameré,** Ingénieur en Chef de 1re classe chargé de la 2e Division de la 3e section de la navigation de la Seine, est chargé

du service de la 3e section réorganisée comme il suit : de l'aval du pont d'Epinay (limite des départements de la Seine et de Seine-et-Oise) au pont de Brouilly, près Rouen.

M. Cameré continuera de résider à Vernon.

Arrêté du 17 janvier. — **M. Masson**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 3e classe, attaché, à la résidence de Vesoul, au service ordinaire du département de la Haute-Saône est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lure à Loulans-les-Forges, en remplacement de **M. Becker**, qui reste exclusivement attaché au service de la navigation de la Saône, au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

Arrêté du 18 janvier. — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Mazamet à Bédarieux comprise entre Saint-Pons et Bédarieux (réseau du Midi) est organisé de la manière suivante, savoir :

I. — *Contrôle des travaux neufs et d'entretien :*

MM. Gautié, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Baldy, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Béziers.

II. — *Contrôle de l'exploitation technique :*

MM. Metzger, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
N***, Ingénieur ordinaire des Mines, à Albi.

III. — *Contrôle de l'exploitation commerciale :*

MM. Noyrit, Inspecteur Principal, à Bordeaux.
Lerouge, Inspecteur Particulier, à Toulouse.

IV. — *Surveillance administrative :*

M. de Tulles, Commissaire de surveillance administrative, à Castres.

Idem. — **M. Jourde**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, attaché, à la résidence de Granville, au service ordinaire et maritime du département de la Manche, est attaché, en outre, au service des études du chemin de fer de Coutances à Regnéville, reconstitué par arrêté du 4 décembre 1889.

La ligne de Coutances à Regnéville formera le 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gouton**.

Arrêté du 25 janvier. — **M. Perrier** (Louis), Ingénieur ordinaire

de 3e classe, chargé d'une mission d'études à l'étranger, est chargé du service de l'arrondissement de Cognac (Charente), en remplacement de M. **Aunis**, Agent-voyer d'arrondissement faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

II. — CONDUCTEURS

1° HONORARIAT.

23 *janvier* 1890. — M. **Flessière** (Nestor), Conducteur de 1re classe, précédemment attaché au service ordinaire du département du Gard et admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 5 septembre 1889, est nommé Conducteur principal honoraire.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

3 *janvier.* — M. **Andriot** (Jules), Commis, Concours de 1883, n° 25, Côte-d'Or, service ordinaire.

11 *janvier.* — M. **Montarron** (Pierre), Commis, Concours de 1883, n° 60, Nièvre, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

13 *janvier.* — M. **Réné** (Léon), Commis, Concours de 1883, n° 45, Oise, service de la navigation entre la Belgique et Paris.

14 *janvier.* — M. **Autissier** (Amédée), Commis, Concours de 1883, n° 64; mis à la disposition de M. le Préfet du département d'Indre-et-Loire, pour être employé dans les bureaux de la Préfecture.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

16 *janvier.* — M. **Brunet** (Henri), Commis, Concours de 1883, n° 174, Oise, service ordinaire.

Idem. — M. **Cordelier** (Louis), Concours de 1883, n° 192, Cantal, service ordinaire.

18 *janvier.* — M. **Dupré** (Étienne), Concours de 1883, n° 98, Puy-de-Dôme, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

22 *janvier*. — M. **Dutey** (Claudius), Commis, Concours de 1883, n° 90, Haute-Loire, service ordinaire.

28 *janvier*. — M. **Motte** (Achille), Commis, Concours de 1883, n° 201, Calvados, service ordinaire et Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Honfleur.

Idem. — M. **Puel** (Jules), Commis, Concours de 1883, n° 212, Indre, service ordinaire.

Idem. — M. **Michel** (Jean), Commis, Concours de 1883, n° 227, Charente-Inférieure, service maritime.

Idem. — M. **Lasnier** (Hippolyte), Commis, Concours de 1883, n° 229, Aube, service de la navigation de l'Aube et du canal de de la Haute-Seine.

Idem. — M. **Valière** (Alphonse), Commis, Concours de 1883, n° 234, Aveyron, service ordinaire.

Idem. — M. **Reulos** (Auguste), Commis, Concours de 1883, n° 246, Cantal, service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis.

Idem. — M. **Constans** (Casimir), Commis, Concours de 1883, n° 248, Aude, service de l'hydraulique agricole.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Tissier** (Henri), Commis, Concours de 1883, n° 264, Cantal, service ordinaire.

Idem. — M. **Siméon** (Léon), Commis, Concours de 1883, n° 266, Loiret, service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

Idem. — M. **Jannin** (Alexandre), Commis, Concours de 1883, n° 268, Pas-de-Calais, service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

Idem. — M. **Leroy** (Albert), Commis, Concours de 1883, n° 270, Calvados, service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Vire à Saint-Lô et à Caen.

Idem. — M. **Delbende** (Émile), Commis, Concours de 1883, n° 272, Seine-Inférieure, service maritime, 1re Section.

Idem. — M. **Abit** (Auguste), Commis, Concours de 1883, n° 273, Aube, service ordinaire.

Idem. — M. **Chauvet** (Émile), Commis, Concours de 1883, n° 277, Loir-et-Cher, service ordinaire.

Idem. — M. **Delamotte** (Gustave), Commis, Concours de 1883, n° 283, Eure, service ordinaire.

Idem. — M. **Renouard** (François), Commis, Concours de 1883, n° 288, Nièvre, service ordinaire.

Idem. — M. **Mercier** (Noël), Commis, Concours de 1883, n° 296, Nord, service ordinaire.

28 *janvier*. — **M. Charles** (Pierre), Commis, Concours de 1883, n° 299, Yonne, service de la navigation de l'Yonne.

Idem. — **M. Bliez** (Léonce), Commis, Concours de 1883, n° 311, Indre-et-Loire, service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé.

Idem. — **M. Champenois** (Arthur), Commis, Concours de 1883, n° 322, Nièvre, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

Idem. — **M. Brémond** (Frédéric), Concours de 1883, n° 327, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Philippeville.

Idem. — **M. Massonnier** (Léon), Commis, Concours de 1883, n° 331, Seine, service de la 2e section de la navigation de la Seine.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

9 *janvier* 1890. — **M. Leyrit** (François), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour être employé au service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

13 *janvier*. — **M. Anglade** (Louis), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des mines de fer de la vallée de Morata (Espagne), est remis en activité et autorisé à entrer au service du gouvernement tunisien pour être employé aux Travaux publics de la régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS.

17 *janvier* 1890. — **M. Perret** (Jules), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable au service de la Société des ciments Vicat et Compagnie, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

22 *janvier*. — **M. Dubois** (Pierre), Conducteur de 3e classe, détaché au service municipal de la ville de Toulouse, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

31 *décembre* 1889. — **M. Borrel** (Jules), Conducteur de 4e classe, détaché au service du canal du Midi, est mis, sur sa demande,

en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, à la résidence d'Agen.

3 *janvier* 1890. — M. **Barre** (Pierre), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi (Exploitation), à la résidence de Bordeaux.

Idem. — M. **Espérou** (Isidore), Conducteur de 3e classe, détaché au service du canal du Midi, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, pour occuper un emploi de Chef de section au service du canal latéral à la Garonne, à la résidence de Toulouse.

9 *janvier*. — M. **Lamard** (Louis), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef de district, à la résidence de Joinville (Haute-Marne).

13 *janvier*. — M. **Baulot** (Jean), Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à continuer de remplir les fonctions de Directeur des Bains du pont d'Arcole, à Paris.

16 *janvier*. — M. **Houette** (Émile), Conducteur de 3e classe, détaché au service de l'Administration pénitentiaire de la Nouvelle-Calédonie et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à s'occuper des études et travaux du chemin de fer de San-Carlos à Merida, au Vénézuéla.

22 *janvier*. — M. **Véret** (Vital), Conducteur de 1re classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de remplir les fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Cambrai.

Idem. — M. **Baussant** (Joseph), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de remplir les fonctions d'Architecte municipal et de Direteur de l'usine à gaz de Nemours (Seine-et-Marne).

6° DISPONIBILITÉ.

13 *janvier* 1890. — M. **Ferry** (Auguste), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service de la navigation de la Saône, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Herbert** (Honoré), Conducteur de 2e classe, en congé sans traitement.	22 déc. 1889
M. **Sevestre** (Edmond), Conducteur principal, Eure, service ordinaire.	1er fév. 1890
M. **Ebrard** (Anatole), Conducteur principal, Eure, service ordinaire	6 février 1890
M. **Gousset** (Myrtille), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé	8 février 1890
M. **Perrot** (Victor), Conducteur de 1re classe, Marne, service ordinaire	13 février 1890

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Maret** (Simon), conducteur de 1re classe, Côte-d'Or, service ordinaire.	23 nov. 1889
M. **Dutro** (Hippolyte), Conducteur de 1re classe, Haute-Savoie, service ordinaire	10 déc. 1889
M. **Blanchard** (Jean), Conducteur de 1re classe, Seine, service ordinaire.	27 déc. 1889
M. **Féminier** (Gabriel), Conducteur de 3e classe, Gard, service ordinaire	2 janv. 1890
M. **Bojanowski** (Émile), Conducteur de 1re classe, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris.	4 janv. 1890
M. **Olivier** (Louis), Conducteur de 1re classe, Orne, service ordinaire	4 janv. 1890
M. **Aulagnier** (Marius), Conducteur de 4e classe, Haute-Loire, service ordinaire	4 janv. 1890
M. **Leroux** (Amand), Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, détaché au service de l'Hydraulique agricole du département de la Seine-Inférieure.	8 janv. 1890

9° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *décembre* 1889. — M. **Bouqueton** (Paul), Conducteur de

4e classe, détaché au service des Travaux publics de la régence de Tunis, est attaché au service ordinaire du département de la Marne.

3 janvier 1890. — M. **Devesly** (Henri), Conducteur de 1re classe, détaché au 2e Bureau de la 1re Division des chemins de fer (Administration centrale), est nommé Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

9 janvier. — M. **Colné** (Narcisse), Conducteur de 3e classe. attaché au service ordinaire du département de la Haute-Saône, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lure à Loulans-les-Forges.

11 janvier. — M. **Laigut** (Victor), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, passe au service ordinaire du département de l'Yonne.

13 janvier. — M. **Minée** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Allier, au service de la navigation de la Loire, 2e section, passe dans le département de Saône-et-Loire, au service de la navigation de la Saône.

Idem. — M. **Dauzon** (Abel), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, passe dans le département de l'Allier, au service de la 2e section de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Bodot** (Henry), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Drôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

Idem. — M. **Robert** (Réné), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, passe au service ordinaire du département du Gard.

Idem. — M. **Laveau** (Pierre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, passe dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide.

14 janvier. — M. **Godet** (Jean-Baptiste), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département de l'Eure.

Idem. — M. **Benoit** (Achille), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Allier, au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et d'entretien — des chemins de

fer d'Orléans, passe au service ordinaire du même département.

14 *janvier*. — M. **Buvat** (Jean-Baptiste), Conducteur de 4e classe, détaché au service de l'Administration des chemins de fer de l'État, est attaché, dans le département de l'Allier, au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et d'entretien — des chemins de fer d'Orléans.

16 *janvier*. — M. **Jeanne** (Louis), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Orne.

17 *janvier*. — M. **Malette** (Gustave), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, passe au service ordinaire du département de la Seine.

Idem. — M. **Combot** (Eugène), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département des Deux-Sèvres, au service des études et travaux du chemin de fer de Niort à Montreuil-Bellay, est détaché dans les bureaux du Ministère des Travaux publics — 2e Bureau de la 1re Division des chemins de fer.

22 *janvier*. — M. **Carvès** (Raymond), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable à Montbrison, est remis en activité et attaché, dans le département de la Loire, au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et d'entretien — des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

24 *janvier*. — M. **Debats** (Gaston), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Castres, passe dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne.

Idem. — M. **Aussaresses** (Paul), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne, passe dans le département de la Haute-Garonne, même service.

Idem. — M. **Boué** (Germain), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Lombez, passe dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

LOIS

(N° 58)

[7 janvier 1890]

Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée avec la compagnie des chemins de fer de l'Est pour la clôture du compte d'exploitation partielle.

. . . .

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 20 avril 1889, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1889, le 20 avril,

Entre : le ministre des travaux publics, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer de l'Est, ladite Compagnie représentée par MM. Van Blarenberghe, président, et le comte Reille, vice-président, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 4 avril 1889, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai d'un an,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — A partir du 1er janvier 1890, les lignes désignées à l'article 1er de la convention du 11 juin 1883 et celles comprises dans la convention du 31 décembre 1875, qui seront, à ladite date du 1er janvier 1890, exploitées dans toute leur étendue, seront reportées du compte provisoire dit d'exploitation partielle au compte d'exploitation complète.

Celles qui seront encore à construire, en construction ou partiellement exploitées, seront portées au compte d'exploitation complète, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation dans toute leur étendue.

. . . .

(N° 59)

[7 janvier 1890]

Loi ayant pour objet d'approuver une convention passée avec la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la modification du compte d'exploitation partielle.

. . . .

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 20 juin 1889, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.

. . . .

CONVENTION.

Entre le ministre des travaux publics, sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, ladite Compagnie représentée par MM. Edw. Blount, président, et J. Delarbre, vice-président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société à Paris, gare Saint-Lazare, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 20 juin 1889, et sous réserves de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai d'un an,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Par dérogation aux dispositions de l'article 11 de la convention du 17 juillet 1883, les lignes comprises dans la convention du 31 décembre 1875, qui seront, à la date du 1er janvier 1890, exploitées dans toute leur étendue, seront, à partir de cette date, reportées du compte provisoire dit d'exploitation partielle au compte d'exploitation complète.

Celles qui seront encore à construire, en construction ou partiellement exploitées seront portées au compte d'exploitation complète, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation dans toute leur étendue.

. . . .

(N° 60)

[25 janvier 1890]

Loi autorisant le département d'Ille-et-Vilaine à contracter à la

caisse des chemins vicinaux un emprunt de 194.000 francs pour les travaux des lignes vicinales.

. . . .

Art. 1er. — Le département d'Ille-et-Vilaine est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à emprunter à la caisse des chemins vicinaux, aux conditions de cet établissement, une somme de 194.000 francs remboursable en trente ans, et exclusivement applicable aux travaux des lignes vicinales à subventionner en vertu de la loi du 12 mars 1880 (*).

La réalisation de cet emprunt, qui sera imputé sur le nouveau fonds d'avances de 8 millions créé par la loi du 24 juillet 1888, ne pourra être effectuée qu'en vertu d'une décision du ministre de l'intérieur.

Art. 2. — Les fonds nécessaires au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt de 194.000 francs, autorisé par l'article 1er ci-dessus, seront prélevés : 1° à partir de 1890 jusqu'en 1893 inclusivement, tant sur le produit de l'imposition extraordinaire de 10 centimes autorisée par la loi du 26 avril 1881 (**), que sur le produit des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé chaque année par la loi de finances en vertu de la loi du 10 août 1871 (***); 2° de 1894 à 1919 inclus, sur le produit de ces derniers centimes extraordinaires.

. . . .

(N° 61)

[7 février 1890]

Loi ayant pour objet l'incorporation définitive, dans le réseau de la compagnie du Nord, des lignes concédées à la compagnie du Nord-Est.

. . . .

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 29 juin 1889, entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Nord ainsi que le traité y annexé, passé le 30 mars 1889 entre ladite compagnie du chemin de fer du Nord et la compagnie des chemins de fer du Nord-Est.

. . . .

(*) *Ann.* 1880, p. 458.
(**) *Ann.* 1831, p. 787.
(***) *Ann.* 1871, p. 407.

ANNEXE.

CONVENTION

ENTRE LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie du chemin de fer du Nord, représentée par MM. Griolet, vice-président du conseil d'administration, et de Waru et Hottinguer, administrateurs, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue de Dunkerque, n° 18, agissant en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 29 mars et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Sont arrêtées comme il suit les modifications à la convention du 5 juin 1883, rendues nécessaires par les dispositions du traité du 30 mars 1889 qui, en vue de rendre possible la liquidation de la compagnie du Nord-Est, lui substitue comme concessionnaire la compagnie du Nord, laquelle est déjà cessionnaire, pour la durée de la concession, de l'exploitation des lignes de la compagnie du Nord-Est et les exploite dans les conditions réglées par la convention du 5 juin 1883.

Article 3 *de la convention du* 5 *juin* 1883. — Le paragraphe 1er sera terminé comme il suit : « ..... et en ce qui concerne les lignes du Nord-Est, conformément au traité du 30 mars 1889 entre la compagnie du Nord-Est et la compagnie du Nord. »

Le dernier paragraphe du même article est supprimé.

Article 5 *de la convention du* 5 *juin* 1883. — Le paragraphe 2 de cet article sera modifié comme il suit :

« Toutefois l'État restera chargé, après l'expiration de ce délai, de payer aux compagnies de Lille, Valenciennes et du Nord-Est ou à leurs représentants, ainsi qu'à la compagnie du Nord comme étant aux droits tant de la compagnie du Nord-Est, aux termes du traité du 30 mars 1889, que de la compagnie de Lille à Béthune, les rentes stipulées au traité des 17 décembre 1875 et 6 mai 1876. »

Articles 11 *et* 13 *de la convention du* 5 *juin* 1883. — Le paragraphe (*d''*) sera complété comme il suit : « ..... sans que le montant des redevances dues à la compagnie du Nord-Est, en vertu du traité du 17 décembre 1875 et rétrocédées à la compagnie du Nord par le traité du 30 mars 1889 puisse excéder pour chaque exercice : la charge réelle résultant pour la compagnie du service des obligations Nord-Est (intérêts, amortissements, timbres et frais accessoires), et la charge réelle des obligations émises par la compagnie du Nord

pour le paiement à la compagnie du Nord-Est du capital fixé par l'article 3 du traité du 30 mars 1889, ou pour les dépenses arriérées qui resteraient à la charge de la compagnie du Nord, conformément aux prévisions de l'article 5 dudit traité. »

. . . .

TRAITÉ

ENTRE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD-EST.

Entre la société anonyme du chemin de fer du Nord, représentée par MM. Griolet, vice-président du conseil d'administration, et de Waru et Hottinguer, administrateurs de ladite société, agissant sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires.

Et la société anonyme des chemins de fer du Nord-Est, en liquidation, représentée par MM. Cucheval-Clarigny et Jacquemart, membres du comité de liquidation de ladite compagnie, spécialement délégués aux fins des présentes,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Par traités du 17 décembre 1875 et du 31 décembre 1875, l'exploitation de toutes les lignes de la compagnie du Nord-Est a été cédée à la compagnie du Nord jusqu'à l'expiration des concessions, moyennant le paiement des redevances stipulées tant au profit de la compagnie du Nord-Est qu'au profit de la compagnie de Lille-Valenciennes.

Ce traité d'exploitation, dont l'exécution a d'abord été autorisée par le décret du 20 mai 1876 (*), puis sanctionnée par la convention du 5 juin 1883 entre l'État et la compagnie du Nord, transférait en réalité à la compagnie du Nord tous les droits utiles, ainsi que toutes les charges et obligations afférentes aux lignes de la compagnie du Nord-Est. S'il n'a pu être transformé en une cession de concession, lors de la convention du 5 juin 1883, comme les traités analogues qui concernaient les lignes des anciennes compagnies de Lille-Valenciennes et de Lille-Béthune, c'est parce que la compagnie du Nord-Est n'avait pas encore terminé l'exécution de plusieurs de ses lignes, et que, dans ces conditions, il n'aurait pu être procédé au règlement des comptes qui aurait été préalablement nécessaire.

Actuellement, toutes les lignes faisant l'objet du traité d'exploitation du 17 décembre 1875, ont été achevées et livrées à la compagnie du Nord.

D'autre part, tous les comptes entre les deux compagnies, concernant cette construction, ont été définitivement réglés.

Rien ne s'oppose donc plus à ce que la compagnie du Nord-Est opère sa liquidation et se décharge ainsi de frais généraux inutiles.

Mais il est nécessaire à cet effet que le service des obligations par elle émises soit assuré par un nouveau concessionnaire, qui ne peut être que la compagnie du Nord, investie déjà de tous les droits utiles de la concession et en ayant assumé toutes les charges.

(*) *Ann.* 1877, p. 492.

La compagnie du Nord-Est a, en conséquence, demandé à la compagnie du Nord d'accepter la cession de toutes ses concessions et d'assurer le service de ses obligations en transformant à cet effet les dispositions du traité du 17 décembre 1875, de façon à permettre à la compagnie du Nord-Est d'opérer sa liquidation sans qu'il doive, en réalité, résulter des stipulations à intervenir aucune charge nouvelle pour la compagnie du Nord.

La compagnie du Nord ayant accepté cette proposition, les deux compagnies ont arrêté les stipulations suivantes :

Art. 1er. — La compagnie du Nord-Est cède à la compagnie du Nord ses droits à la concession de toutes les lignes dont l'exploitation a déjà été cédée à la compagnie du Nord par le traité du 17 décembre 1875, y compris la ligne de Maubeuge à Fourmies et l'embranchement de Cousolre; que cette compagnie exploite dans les conditions réglées par la convention du 5 juin 1883 entre l'État et la compagnie du Nord.

Il est d'ailleurs entendu que les tableaux précédemment dressés par la compagnie du Nord-Est en vertu de l'article 4 de la convention du 17 décembre 1875, pour déterminer les excédents d'emprise à conserver par la compagnie du chemin de fer du Nord, et approuvés par elle, sont et demeurent définitifs, et que tous les excédents qui pourraient être retrouvés après la signature de la présente, appartiendront à la compagnie du chemin de fer du Nord.

Art. 2. — La compagnie du Nord prend à sa charge, dès le 1er avril 1889 (jouissance), le premier coupon d'intérêt pour être payé le 1er octobre 1887, le service d'intérêt et d'amortissement des obligations émises à ce jour par la compagnie du Nord-Est. Le nombre total de ces obligations est de 150.000, sur lesquelles 3.261 ont été amorties dans les tirages annuels. La compagnie du Nord prend également à sa charge les droits de timbre, les frais de renouvellement des titres et tous autres afférents auxdites obligations. Le premier paiement de l'impôt du timbre, de l'impôt sur le revenu et des droits de transmission, à faire par la compagnie du Nord, sera celui relatif au second trimestre de l'année 1889, exigible le 20 juillet 1889 au plus tard.

Mais les coupons et amortissements antérieurs au 1er octobre 1889 resteront à la charge de la compagnie du Nord-Est, qui devra toutefois justifier à la compagnie du Nord qu'elle en a assuré le paiement.

La compagnie du Nord payera, à partir du 1er avril 1889, la location des terrains domaniaux empruntés pour la construction des lignes de la compagnie du Nord-Est, et cette dernière compagnie sera, à partir de la même date, exonérée de toute location à payer pour les terrains appartenant à la compagnie du Nord.

Art. 3. — La compagnie du Nord payera en outre à la compagnie du Nord-Est une somme de 1.507.577f,44, représentant la différence entre le montant des redevances dues à la compagnie du Nord-Est, en vertu du traité du 17 décembre 1875, et les charges assumées par la compagnie du Nord aux lieu et place de la compagnie du Nord-Est, dont il y aura à déduire le solde du compte entre les deux compagnies à ce jour, lequel est de 82.577f,44 au débit de la compagnie du Nord-Est.

Art. 4. — La compagnie du Nord sera, par suite des engagements pris par

elle, exonérée du payement des redevances dues à la compagnie du Nord-Est, en vertu du traité du 17 décembre 1875, à partir du 1er avril 1889 (y compris l'échéance du 30 avril 1889) jusqu'en 1950 (y compris l'échéance du 31 décembre 1950).

Et à partir du 1er janvier 1951, elle se trouvera substituée aux droits de la compagnie du Nord-Est, à l'égard de l'État, conformément aux prévisions de l'article 5 de la convention du 5 juin 1883, jusqu'à l'expiration des concessions du Nord-Est, dont la durée reste fixée conformément au cahier des charges de cette compagnie.

Les 1.200 francs de rente par kilomètre dont le payement est différé, conformément au paragraphe 2 de l'article 17 du traité du 17 décembre 1875, resteront acquis à la compagnie du Nord-Est pour l'année 1888 entière et pour le premier trimestre de l'année 1889. Le payement de ces sommes aura lieu ainsi qu'il est dit dans le paragraphe 2 de l'article 17 du traité du 17 décembre 1875.

Art. 5. — En outre et moyennant le payement d'une somme de 180.000 francs par la compagnie du Nord-Est à la compagnie du Nord, la compagnie du Nord prend à sa charge exclusive les conséquences de toutes les réclamations ou revendications contre la compagnie du Nord-Est, produites à ce jour et qui pourraient être produites ultérieurement :

1° Par l'Etat, relativement aux réserves formulées dans les autorisations de mise en exploitation des lignes ou dans les procès-verbaux de récolement et relativement aux stipulations du cahier des charges;

2° Par tous les intéressés, du chef de dommages résultant des travaux de construction exécutés par la compagnie du Nord-Est;

3° Par les riverains des lignes à raison d'indemnités, prix de vente non encore réglés ou pour toutes autres causes.

Mais la compagnie du Nord restera étrangère :

1° Aux réclamations ou revendications qui sont actuellement régulièrement introduites par une assignation devant les tribunaux administratifs, civils ou commerciaux;

2° A toutes les réclamations formulées sous quelque forme que ce soit : par des entrepreneurs, ouvriers ou employés de la compagnie du Nord-Est, actionnaires, porteurs d'obligations (mais pour ceux-ci seulement du chef de faits antérieurs à l'échéance du 1er octobre 1889) et tous autres créanciers ordinaires, c'est-à-dire autres que ceux dont il est parlé dans les paragraphes 1er, 2° et 3° ci-dessus;

3° Au payement de toutes taxes ou contributions frappant personnellement la compagnie du Nord-Est en tant que société anonyme, c'est-à-dire autres que celles afférentes, à partir du 1er avril 1889, aux chemins de fer concédés ou aux obligations émises.

Art. 6. — La compagnie du Nord-Est fera remise à la compagnie du Nord de tous titres, plans, archives, correspondances et autres documents relatifs à l'établissement des lignes à elle concédées, au service de ses obligations et généralement à tous ceux de ses actes dont les suites peuvent intéresser la compagnie du Nord.

La compagnie du Nord-Est conservera d'ailleurs toutes les pièces relatives à son existence sociale et commerciale, notamment tout ce qui est relatif aux relations avec ses actionnaires et ses employés, ses livres de commerce et ses copies de lettres.

Art. 7. — Il demeure entendu que le traité du 17 décembre 1875 conservera tout son effet, sauf pour les stipulations qui seront en contradiction avec la présente et qui, comme telles, seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 8. — La validité du présent traité est subordonnée à la promulgation d'une loi qui approuve la présente cession de concession, prescrive l'enregistrement dudit traité au droit fixe de 3 francs et approuve la convention, qui sera soumise au ministre des travaux publics par la compagnie du Nord, pour l'incorporation de l'ancien réseau de ladite compagnie des lignes du Nord-Est déjà rattachées à ce réseau par la convention du 5 juin 1883, avec les modifications de rédaction à apporter à cette dernière convention, par suite des dispositions du présent traité.

. . . .

(N° 62)

[7 février 1890]

Loi ayant pour objet l'approbation de la convention provisoire passée le 31 mai 1889 entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Nord (lignes de Busigny à Hirson, Solesmes au Cateau, Lens à Armentières).

. . . .

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée le 31 mai 1889 entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Nord.

. . . .

CONVENTION.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie du chemin de fer du Nord, représentée par MM. Griolet, vice-président du conseil d'administration, Vallon et de Waru, administrateurs, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue de Dunkerque, 18, agissant en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 29 mars 1889, et

sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La modification suivante est apportée à la convention du 5 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre de la même année.

En tête de l'article 7 sera ajouté le paragraphe ainsi conçu :

« La dépense des travaux faits ou à faire, pour la mise en état de réception définitive de celles des lignes énoncées à l'article 2, qui n'étaient pas ouvertes à l'exploitation le 1er janvier 1884, sera, dans les mêmes conditions que celles des gares de jonction, imputée sur le fonds de concours de 90 millions de francs. »

. . . .

(N° 63)

[10 février 1890]

Loi portant modification de l'article 5 de la loi du 7 avril 1851 (*), réglant la composition de la commission mixte des travaux publics.

. . . .

Article unique. — Le dernier paragraphe de l'article 5 de la loi du 7 avril 1851, réglant la composition de la commission mixte des travaux publics, ainsi conçu :

« Les secrétaires des comités du génie et de l'artillerie, du conseil d'amirauté, du conseil des travaux de la marine et du conseil général des ponts et chaussées, assisteront aux séances de la commission, mais n'auront pas voix délibérative »

Sera remplacé par le texte ci-après :

« Les secrétaires des comités du génie et de l'artillerie, de la commission militaire supérieure des chemins de fer, du conseil d'amirauté, du conseil des travaux de la marine et du conseil général des ponts et chaussées, assisteront aux séances de la commission, mais n'auront pas voix délibérative. »

. . . .

(*) *Ann.* 1851, p. 161.

DÉCRETS

(N° 64)

[10 juillet 1889]

Décret portant revision du classement des propriétés imposables du syndicat de la Durance, à Puget.

1° Il sera procédé à la revision du classement des propriétés imposables comprises dans le périmètre du syndicat de la Durance, à Puget, suivant la forme prescrite par le titre II de la loi du 16 septembre 1807.

Le nouveau classement devra être fait de telle façon que chaque propriété, de quelque nature qu'elle soit, participe aux dépenses du syndicat en raison de sa valeur et du risque de dépréciation établi par la classe à laquelle elle appartient.

2° Il sera constitué, conformément au titre X de la loi du 16 septembre 1807, une commission spéciale chargée d'homologuer l'estimation, par classes, desdites propriétés.

3° Avant d'entrer en fonctions, les membres de la commission spéciale prêteront entre les mains du juge de paix du chef-lieu de canton, délégué à cet effet, le serment de remplir leur mandat avec zèle et intégrité.

4° Le président sera nommé par le préfet et le secrétaire parmi les membres de la commission.

En cas d'absence du président et du secrétaire, le plus âgé des membres de la commission sera président et le plus jeune sera secrétaire.

La commission se réunira dans le lieu qui lui sera assigné par le préfet et lorsqu'elle le jugera convenable.

Les convocations seront faites à la diligence du préfet et par écrit.

Le préfet aura la faculté de la réunir lorsqu'il le croira nécessaire.

5° Les décisions de la commission seront inscrites sur un registre coté et paraphé par le président, signés par tous les

membres présents à la délibération et notifiées administrativement, à la diligence de la partie intéressée.

Ces décisions seront motivées; elles viseront les observations présentées par les parties.

6° Les fonctions de la commission cesseront après l'entier accomplissement de ses fonctions.

A cette époque, remise sera faite aux archives de la préfecture de tous les registres et papiers, sur inventaire en double expédition, dont l'une pour le préfet, l'autre pour le secrétaire de la commission.

7° Les frais de toute nature occasionnés par les opérations de la commission spéciale seront à la charge de l'association.

8° Le décret du 5 septembre 1851, constitutif du syndicat de la Durance, à Puget, continuera à recevoir son exécution dans toutes les dispositions qui n'ont rien de contraire au présent règlement.

(N° 65)

[18 juillet 1889]

Décret qui déclare d'utilité publique les travaux d'établissement d'une gare de marchandises aux portes d'Arzew, sur le chemin de fer d'Arzew à Saïda, conformément au plan présenté par la compagnie Franco-Algérienne, le 18 juin 1879, et modifié suivant l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 23 février 1881, lequel plan restera annexé au présent décret.

(N° 66)

[27 août 1889]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée destinée à relier les mines de Manosque au terrain que la société possède près la gare de Manosque (ligne de Cavaillon à Gap).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique le percement d'une galerie souterraine d'écoulement et l'établissement, dans cette galerie, d'une voie ferrée, à l'effet de relier les mines des concessions de lignite de Gaude, la Mort-d'Imbert, Sainte-Rostagne, Fournigues, les Hubacs-de-Manosque et Ratefarnoux, appartenant à la société des mines et usines de Manosque, au terrain que cette société possède près la gare de Manosque, du chemin de fer de Cavaillon à Gap.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution de la galerie ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La société des mines et usines de Manosque est autorisée à exécuter, à ses frais, risques et périls, lesdites galerie et voie ferrée, suivant le tracé indiqué au plan ci-dessus visé, produit par elle, et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé, avec ledit plan, au présent décret.

Art. 3. — Si le percement de la galerie souterraine vient à modifier le régime des sources ou le cours des eaux superficielles, au préjudice des communautés d'habitants ou des particuliers qui se servaient de ces eaux, la société des mines et usines de Manosque sera tenue d'indemniser ces communautés d'habitants et ces particuliers, conformément à l'engagement pris en son nom, à la date du 28 juillet 1889.

Il est donné acte à ladite société de l'engagement pris par elle, de suspendre ses travaux à la première réquisition du Ministre des travaux publics, et sans indemnité, dans le cas prévu par l'article 9 du cahier des charges.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

Art. 1er. — La galerie souterraine qui fait l'objet du présent cahier des charges partira d'un point situé dans le terrain appartenant à la société des mines et usines de Manosque, près la gare de Manosque, du chemin de fer de Cavaillon à Gap, et aboutira à la concession de Sainte-Rostagne, appartenant à cette société. Son tracé sera conforme aux indications du plan d'ensemble annexé au décret de déclaration d'utilité publique.

Cette galerie servira à l'assèchement des mines de lignite des concessions de Gande, la Mort-d'Imbert, Sainte-Rostagne, Fournigues, les Hubacs-de-Manosque et Ratefarnoux, appartenant à la société des mines et usines de

Manosque, et à l'établissement d'une voie ferrée pour desservir lesdites mines.

Art. 2. — Aucun travail pour l'exécution de la galerie, de la voie ferrée et de leurs dépendances ne pourra être entrepris qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre qui prescrira, s'il y a lieu, telles modifications que de droit.

L'une de ces expéditions sera remise à la société avec le visa du ministre, l'autre demeurera aux archives de l'administration.

Avant, comme pendant l'exécution, la société aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir été approuvées par l'administration supérieure.

Art. 3. — La société n'emploiera dans l'exécution des travaux que des matériaux de bonne qualité. Elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide et à assurer l'étanchéité de la galerie dans celles de ses parties qui seront désignées par l'administration à la suite de jaugeages effectués, sous son contrôle, aux frais de la société.

Art. 4. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Art. 5. — La société fera dresser au fur et à mesure de l'avancement des travaux de percement, à ses frais, et sous le contrôle de l'administration, une coupe géologique de terrains traversés, avec indication des veines aquifères rencontrées.

Une expédition dûment certifiée de cette coupe géologique sera remise à l'administration et mise à jour à la fin de chaque année, pendant tout le temps que durera le travail de percement.

Art. 6. — La galerie, la voie ferrée et leurs dépendances seront constamment entretenues en bon état.

Art. 7. — La société prendra les dispositions nécessaires pour éviter que l'écoulement des eaux de la galerie dans le ruisseau qui les recevra y forme des dépôts et trouble la limpidité de ses eaux.

Elle fera à ses frais tous les travaux que l'administration jugera nécessaires dans ce but.

Art. 8. — Les travaux ne pourront être abandonnés en totalité ou en partie qu'avec l'autorisation du ministre, qui prendra les mesures de police, de sécurité et de conservation nécessaires, aux frais de la société. Au cas où, par suite du défaut d'entretien ou pour toute autre raison, la sécurité publique ou le libre écoulement des eaux viendraient à être compromis, l'administration pourra y pourvoir d'office aux frais de la société.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 9. — Si, le canal qui doit amener à Manosque les eaux de la Durance n'étant pas terminé, les travaux de la galerie arrivent à une zone dont le percement sera reconnu comme pouvant compromettre l'existence des sources de la ville de Manosque, ou si des troubles bien constatés, attribuables aux tra-

vaux se produisent dans ces sources, la société devra suspendre ses travaux à la première réquisition du ministre des travaux publics.

La société n'aura droit à aucune indemnité pour la suspension prononcée.

Art. 10. — Si le gouvernement vient à déclarer d'utilité publique d'autres galeries souterraines, avec ou sans chemin de fer, effectuées en prolongement de celle qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou venant s'embrancher sur elle, la société ne pourra faire aucune opposition à ces embranchements ou prolongements.

Les concessionnaires de mines qui viendraient à ouvrir des galeries souterraines d'embranchement ou de prolongement auront la faculté de faire usage de la galerie de la société des mines et usines de Manosque pour l'assèchement de leurs mines et pour le transport des produits de leurs exploitations. Les conditions financières de cet usage commun et les tarifs de transport seront fixés par décret, la société et lesdits concessionnaires entendus.

Art. 11. — Les frais de visite et de surveillance des travaux seront supportés par la société et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 12. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la société.

. . . .

(N° 67)

[29 octobre 1889]

Décret qui fixe les limites de l'Inscription maritime et du point de cessation de la salure des eaux dans le quartier maritime de Dax (Landes).

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Le ruisseau de Bouret ainsi que le canal et l'étang d'Osségor (quartier maritime de Dax, département des Landes) figureront avec les mentions ci-après au tableau faisant suite à l'article 46 du décret du 4 juillet 1853 et, en ce qui concerne le courant du Cap-Breton, ledit tableau sera modifié ainsi qu'il suit :

QUARTIER	FLEUVES, RIVIÈRES ou canaux	LIMITES de l'inscription maritime	LIMITES de la salure des eaux
Dax....	Canal et étang d'Osségor.	Extrémité nord de l'Etang.	Salés sur toute l'étendue.
	Ruisseau du Bouret.	Pont de Langa à 6.460 mètres du fanal de Cap-Breton.	Borne n° 3 de la limite entre la commune de Scorts et celle de Cap-Breton à 1.680 mètres du fanal de Cap-Breton.
	Courant de Cap-Breton ou Boudigau.	Confluent du canal d'Ondres à 8.870 mètres du fanal de Cap-Breton.	Pont Lajus à 1.820 mètres du fanal de Cap-Breton.

(N° 68)

[15 novembre 1889]

Décret portant : 1° institution d'une commission supérieure des expositions internationales ; 2° nommant les membres de cette commission.

Le Président de la République française,

. . . .

1° Décrète :

Art. 1er. — Il est institué, auprès du ministère du commerce, de l'industrie et des colonies, une commission consultative permanente dénommée « commission supérieure des expositions internationales. »

Art. 2. — La commission se réunit sur la convocation du ministre.

Elle peut être appelée à donner son avis sur toutes les questions relatives aux expositions internationales et aux expositions françaises à l'étranger.

Elle doit être consultée sur l'opportunité et les conditions de la participation officielle de la République française aux expositions étrangères, sur l'organisation de cette participation et sur la quotité des crédits ou subventions à demander aux Chambres.

Art. 3. — La commission, placée sous la présidence du ministre, comprend trente membres, savoir :

1° Dix sénateurs ou députés;

2° Dix fonctionnaires appartenant au ministère du commerce, de l'industrie et des colonies, au ministère des affaires étrangères et aux autres administrations intéressées;

3° Dix industriels ou négociants choisis parmi les présidents et membres des chambres de commerce, des chambres consultatives des arts et manufactures, des tribunaux de commerce ou des chambres syndicales.

Art. 4. — La nomination des membres de la commission et la désignation, parmi ces membres, d'un vice-président et d'un secrétaire sont faites par décrets rendus sur la proposition du ministre du commerce, de l'industrie et des colonies.

. . . .

2° Décrète :

Art. 1er. — Sont nommés membres de la commission supérieure des expositions internationales :

MM. Teisserenc de Bort, sénateur, vice-président.
Dietz-Monnin, sénateur.
Édouard Millaud, sénateur.
Poirrier, sénateur.
Tolain, sénateur.
Georges Berger, député.
Félix Faure, député.
du Périer de Larsan, député.
Prévet, député.
A. Proust, député.

MM. Charmes (Xavier), membre de l'Institut, directeur du secrétariat et de la comptabilité au ministère de l'instruction publique et des beaux-arts.
Clavery, directeur des affaires commerciales et consulaires au ministère des affaires étrangères.
Gay, conseiller d'État, directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics.
J. Haussmann, chef du cabinet du sous-secrétaire d'État aux colonies.
G. Larroumet, directeur des beaux-arts au ministère de l'instruction publique et des beaux-arts.
Marie, directeur du commerce extérieur au ministère du commerce, de l'industrie et des colonies.
Gustave Ollendorff, directeur du personnel et de l'enseignement technique au ministère du commerce, de l'industrie et des colonies.

MM. Parmentier, chef du cabinet du président du conseil, ministre du commerce, de l'industrie et des colonies.
Tisserand, conseiller d'État, directeur de l'agriculture au ministère de l'agriculture.

MM. Boucheron, président de la chambre syndicale de la joaillerie, de l'orfèvrerie et des industries qui s'y rattachent.
Delalain, président du cercle de la librairie, de l'imprimerie, de la papeterie, du commerce de la musique et des estampes.
Gallé, membre de la chambre de commerce de Nancy.
Guillotin, président du tribunal de commerce de Paris, président honoraire de la chambre syndicale des travaux publics de France.
Hayem, président de la chambre syndicale de la chemiserie en gros pour hommes.

MM. Lemoine, membre de la chambre de commerce, président de la chambre syndicale de l'ameublement.
Liébaut, président de la chambre syndicale des mécaniciens, chaudronniers et fondeurs de Paris.
Lourdelet, président de la chambre syndicale des négociants commissionnaires.
Muzet, président du syndicat général de l'Union des chambres syndicales.
Quenay, vice-président de la chambre syndicale des carrossiers de Paris.

M. Georges Paulet, chef du bureau du personnel, du secrétariat et de l'enseignement technique commercial au ministère du commerce, de l'industrie et des colonies, secrétaire.

. . . .

(N° 69)

[16 novembre 1889]

Décret qui accorde la Franchise postale à la Correspondance de service de certains fonctionnaires.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est admise à circuler par la poste, sous bandes, la correspondance de service que l'ingénieur en chef et l'ingénieur ordinaire de la navigation de la Seine à Rouen ont à échanger avec le chef du pilotage au Havre et le conducteur du balisage à Honfleur.

. . . .

(N° 70)

[18 novembre 1889]

Décret portant augmentation du droit de tonnage établi au port de Paimpol.

. . . .

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le droit de tonnage de 0f,60 par tonneau de jauge (payable en une fois à titre d'abonnement annuel) établi par l'article 1er du décret du 15 janvier 1883, au profit de la commune de Paimpol, dans le port de cette ville, sur les navires affectés aux grandes pêches maritimes, est porté à 1 franc par tonneau de jauge.

Art. 2. — Sont maintenues toutes les autres dispositions du décret du 15 janvier 1885 qui ne sont pas contraires à celles du présent décret.

. . . .

(N° 71)

[18 novembre 1889]

Décret approuvant une convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer du Nord pour l'établissement de voies ferrées sur les quais du port de Calais.

. . . .

Art. 1er. — Est approuvée la convention susvisée, passée entre le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer du Nord, pour la concession des voies ferrées, tant établies qu'à établir, pour desservir les quais du port de Calais.

Cette convention, ainsi que le cahier des charges destiné à régler l'entreprise, resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement des voies projetées, telles qu'elles sont indiquées sur le plan d'ensemble présenté par la compagnie le 12 décembre 1887.

. . . .

Voies ferrées de la Compagnie du Nord sur les quais du port de Calais.

CONVENTION.

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'État,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie de chemin de fer du Nord, ladite compagnie représentée par MM. A. de Waru, Gaston Griolet et Hottinguer, administrateurs, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration,

D'autre part;

A été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'État, à la compagnie du chemin de fer du Nord, qui accepte cette concession, les voies ferrées existantes ou à établir pour transporter entre la gare et les quais de Calais, à l'aide, soit de locomotives, soit de chevaux, au gré de la compagnie concessionnaire, les marchandises par wagon complet, en provenance ou en destination du réseau de ladite compagnie du Nord, après ou avant leur transport sur le chemin de fer.

Cette concession est faite aux clauses et conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Les travaux nécessaires à l'établissement des voies ferrées dont il s'agit, ayant le caractère des travaux supplémentaires que la compagnie du Nord peut être autorisée à exécuter, en vertu de la convention du 5 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre de la même année, les dépenses qui seront faites pour leur établissement et leur exploitation, ainsi que les recettes qui en proviendront, seront comprises dans les comptes de la compagnie, et l'imputation en sera faite conformément aux dispositions de ladite convention.

Art. 3. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la compagnie du chemin de fer du Nord.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet le maintien, l'extension et l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Calais, concédées à la compagnie du chemin de fer du Nord et désignées ci-après, savoir :

I. — Voies existantes.

1° *Voies de circulation.*

A. — Une double voie de circulation constituée par le report à l'intérieur de l'enceinte fortifiée, de la partie de la ligne de Lille à Calais comprise entre les gares actuelles de St-Pierre et de Calais, qui cessera d'être affectée au service normal des trains, lorsque la gare de Calais-ville aura été mise en service.

2° *Voies de manœuvre et de manutention.*

B. — Plusieurs voies longitudinales, dont deux desservant le quai nord du bassin à flot, une le quai nord du port d'échouage et deux le quai sud du bassin à flot.

II. — Voies projetées.

1° *Voies de circulation.*

C. — Une double voie de circulation se bifurquant sur les voies principales de communication entre la gare de Calais-ville et la gare de Calais maritime, à la sortie de la première de ces gares aboutissant au quai ouest du nouveau bassin à flot, et une voie unique, de même catégorie, se détachant des précédentes, suivant la rue établie à l'ouest des îlots réservés pour la construction d'entrepôts, et se prolongeant jusqu'à l'extrémité nord du quai sud-ouest du nouvel avant-port.

2° *Voies de manœuvre et de manutention.*

D. — Diverses voies longitudinales et transversales pour desservir les quais sud et est du port d'échouage et à assurer le service de la marée à installer à proximité du bassin du Petit-Paradis.

E. — Plusieurs voies longitudinales et transversales se détachant des voies principales de relation entre la gare de Calais-ville et la gare de Calais-maritime pour desservir le quai est du nouveau bassin à flot.

F. — Un faisceau de voies longitudinales à poser en épanouissement de

la double voie décrite au paragraphe C et à relier par voies transversales pour desservir les quais ouest du nouveau bassin à flot et de l'avant-port et faciliter l'établissement de raccordements particuliers.

G. — Diverses voies se détachant, les unes des voies principales de communication entre la gare de Calais-ville et la gare maritime, les autres de la voie de circulation entre les gares de Calais-ville et de Calais-maritime, les autres de la voie de circulation décrite au paragraphe C pour desservir les quais nord et sud du canal de Calais et du port de navigation intérieure.

Le tracé des diverses catégories de voies est indiqué dans son ensemble par les lignes roses et vertes, pleines ou pointillées, du plan produit par la compagnie le 12 décembre 1887.

Toutes ces voies seront affectées au service des marchandises, la traction y sera faite à l'aide de locomotives ou de chevaux.

Art. 2. — Les nouvelles voies pourront n'être établies que successivement, dans la mesure déterminée par M. le ministre des travaux publics.

Elles devront être posées, et le service d'exploitation devra y être établi dans un délai maximum d'un an à partir de la notification de l'approbation des projets de détail.

Art. 3 à 9 (*comme au type*) (*).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 10 et 11 (*comme au type*).

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 12 à 16 (*comme au type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU SERVICE DES MARCHANDISES.

Art. 17. — Pour indemniser la compagnie des travaux qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, des prix de transport et des droits de péage qui sont fixés ci-après, sous réserve des modifications ultérieures prévues par l'article 19 du présent cahier des charges.

1° Transports faits par la compagnie :

Tarif par tonne, quelle que soit la longueur du parcours, applicable aux marchandises de toute nature, par wagon complet, en provenance ou à destination du réseau de la compagnie du Nord, 0f,75.

Le prix ci-dessus comprend le transport des wagons à charger ou à décharger, mais seulement jusqu'au point des voies de quai accessibles par aiguilles le plus voisin du point désigné par les expéditeurs ou les destinataires. Les manœuvres et déplacements nécessaires pour amener les wagons soit sur les

(*) Type adopté. *Ann.* 1888, p. 542.

voies non accessibles par aiguilles, soit successivement dans la même journée, à portée des mêmes points ou des mêmes engins de chargement ou de déchargement, ne sont pas à la charge de la compagnie, et seront faits par les expéditeurs ou les destinataires, à leurs frais et sous leur propre responsabilité.

La taxe ci-dessus sera calculée par poids de 10 kilogrammes ou centième de tonne, en comptant un minimum de poids de 4.000 *kilogrammes* par expédition.

La taxe à percevoir, dans les conditions indiquées ci-dessus, pour les marchandises en provenance ou en destination des voies des quais s'ajoutera aux taxes des tarifs généraux, spéciaux ou communs applicables sur le chemin de fer pour transport, frais de gare, frais de chargement ou de déchargement et tous autres frais accessoires de toute nature, lesquelles taxes seront en conséquence perçues comme si les marchandises étaient en provenance ou à destination de la gare de Calais, sans autre modification que la réduction prévue au paragraphe ci-après :

Quelle que soit la nature de la marchandise à prendre ou à livrer sur les voies des quais, le chargement ou le déchargement de cette marchandise sur les wagons devra être effectué par les soins, aux frais et sous la responsabilité de l'expéditeur ou du destinataire ; en conséquence, pour cette opération, il sera déduit 0f,30 par tonne de la taxe du transport sur le chemin de fer, lorsque cette taxe comprendra les frais accessoires.

Les marchandises autres que celles expédiées directement au port qui, adressées d'abord en gare, seraient en cours de transport ou à l'arrivée en gare, avant ou après déchargement, l'objet d'une demande de réexpédition au port, seront passibles de nouveaux frais de gare et, s'il y a lieu, de nouveaux frais de chargement et de déchargement.

2° Transports faits avec leur propre matériel par d'autres entreprises, en vertu du deuxième paragraphe de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880 (*).

Droit de péage pour marchandises de toute nature, quelle que soit la longueur parcourue, 0f,50.

La perception aura lieu par tonne, avec minimum de perception de 0f,60, même pour un véhicule vide.

Moyennant le payement du droit de péage ci-dessus, la compagnie du Nord devra laisser passer librement les trains appartenant aux entreprises qui réclameraient ce passage, mais seulement *sur les voies de circulation* définies comme telles à l'article 1er du présent cahier des charges et sous réserve de l'observation de certaines prescriptions concertées entre les administrations en cause, et, en cas de désaccord entre elles, fixées par l'administration supérieure.

Toutefois, les voitures de tramways ne pourront emprunter la voie de circulation établie dans la rue dépendant de la grande voirie maritime, située à l'ouest des îlots réservés pour la création d'entrepôts.

Sur les voies de manœuvre et de manutention définies à l'article 1er du

(*) *Ann.* 1880, p. 870.

présent cahier des charges, l'exploitation devra être assurée exclusivement par la compagnie du Nord.

Les conditions de l'usage de ces voies par une entreprise étrangère à ladite compagnie du Nord seront réglées, comme en matière de gare commune, soit par convention spéciale conclue entre les parties intéressées, soit, à défaut d'entente entre elles, par voie d'arbitrage. En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des voies, il sera statué par le ministre des travaux publics, les deux parties entendues. Le règlement sera basé sur le loyer correspondant aux frais d'établissement desdites voies et sur les dépenses de leur exploitation.

Art. 18 et 19 (*comme au type*).

Art. 20 à 22. — (Art. 27 à 29 *du type*.)

TITRE V.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 23 à 28. — (Art. 30 à 35 *du type*.)

. . . .

(N° 72)

[20 novembre 1889]

Décret relatif à l'établissement d'un tramway entre Saint-Cyr et Versailles.

. . . .

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement entre Saint-Cyr-l'École et Versailles, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des messageries.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 9 août 1888, entre le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, et les sieurs Rousseau et Vaclin, pour la construction et l'exploitation de la ligne dont il s'agit, conformément aux clauses et conditions de cette convention et du cahier des charges y annexé.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble susvisés resteront annexés au présent décret.

. . . .

CONVENTION.

Entre :

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en Conseil d'État,

D'une part;

Et MM. 1° *Rousseau* (*Louis-Frédéric*), ancien entrepreneur de voitures publiques, demeurant à Neauphle-le-Château ;

Et 2° *Vaclin* (*Edmond-Armand*), propriétaire, demeurant à Saint-Cyr-l'École,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à MM. Rousseau et Vaclin, qui l'acceptent, une ligne de tramway à traction mécanique, pour le service des voyageurs, de leurs bagages, des petits colis et des messageries à établir entre Saint-Cyr-l'École et Versailles (Seine-et-Oise), dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — MM. Rousseau et Vaclin s'engagent à exécuter et à exploiter la ligne dont il s'agit sans subvention ni garantie d'intérêt, conformément au cahier des charges susmentionné.

Art. 3. — Dans le cahier des charges il est dérogé au type approuvé par le décret réglementaire du 6 août 1881 (*), en ce qui concerne les articles suivants:

Articles 6, 23, 24, 25, 26, 27, 30, 32, 34.

Art. 4. — Dans un délai de six mois à partir de la date du décret de concession, les concessionnaires devront constituer une société anonyme qui leur sera substituée dans tous les droits et obligations résultant de la concession.

. . . .

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et messageries.

La traction aura lieu par des moteurs mécaniques.

Art. 2. — La ligne partira de Saint-Cyr-l'École à la porte de l'École. Elle empruntera les voies publiques ci-après désignées : chemin de grande com-

---

(*) *Ann.* 1882, p. 292.

munication n° 34; route nationale n° 10, jusqu'à la grille de l'Orangerie, en attendant le traité avec la ville de Versailles, pour l'arrivée à la rive gauche.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de un an à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit terminée au bout de deux ans à partir dudit décret.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2m,80, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 3m,10; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera telle qu'entre les parties les plus saillantes des véhicules qui se croisent, il y ait un intervalle libre d'au moins 0m,50.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 40 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 0m,05.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 6 (*du type*) (*).

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composé de sable de 2 mètres de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur d'au moins 6 mètres, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, par le trottoir actuel, au moyen d'une bordure d'au moins 0m,12 de saillie, d'une solidité suffisante; dans les parties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera 0m,03 par mètre, cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de 0m,30 de largeur. Un intervalle libre de 0m,30 au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de 1m,10 subsistera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

(*) Type. *Ann.* 1882, p. 292.

Les rails, qui à l'extérieur seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8 et 9 (*du type*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en fer ou acier et du poids de 18 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur traverses en bois dur ou métalliques.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Une à Versailles.

Une à Saint-Cyr.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12 et 13 (*du type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à seize.

Art. 15. — Les trains se composeront de trois voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 30 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure et de 8 dans les traverses et rues fréquentées par les voitures.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16 à 22 (*du type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MESSAGERIES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DÉSIGNATION	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
1° PAR TÊTE.	fr.	fr.	fr.
Voyageurs . . Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,267	0,133	0,40
Voyageurs . . Voitures couvertes, fermées à glace, et à banquettes rembourrées (2e classe). . .	0,20	0,10	0,30
Chiens transportés dans les trains de voyageurs.	0,067	0,033	0,10
2° PAR TONNE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Colis dont le poids ne dépasse pas 5 kilogrammes	0,17	0,08	0,25
Pour un même colis, par kilogramme en sus des cinq premiers.	0,013	0,007	0,02
(Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.)			

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par 5 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 5 kilogrammes payera comme 5 kilogrammes; entre 5 et 10 kilogrammes, comme 10 kilogrammes, etc.

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 10 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 5 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Tout voyageur qui aura avec lui plus de 10 kilogrammes de bagage payera un droit de 0f,02 par kilogramme pour l'excédent de poids.

Art. 26. — Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 30 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 30 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 27 à 33 (*du type*).

Art. 34. — *Néant.*

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35 et 36 (*du type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er avril, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu, comme les autres, à la caisse du trésorier-payeur général de Seine-et-Oise, à Versailles. Il sera effectué le premier du mois qui suivra le décret de concession; ce versement s'appliquera à la période comprise entre la date de ce versement et la fin de l'année.

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 5.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Versailles.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de Seine-et-Oise.

Art. 40 (*du type*).

Art. 41 (*du type*).

. . . .

(N° 73)

[26 novembre 1889]

Décret nommant des membres du Comité consultatif des chemins de fer.

Par décret en date du 26 novembre, rendu sur la proposition du ministre des travaux publics, MM. Pelletan, Deandreis et Georges Cochery, députés, ont été nommés membres du comité consultatif des chemins de fer, en remplacement de MM. Mérillon,

Gomot et Trystram, qui ont cessé de faire partie de la Chambre des députés.

Par décret en date du même jour, M. Delpech, député, a été nommé membre du conseil d'administration des chemins de fer de l'État, en remplacement de M. Sans-Leroy, ancien député.

(N° 74)

[29 novembre 1889]

Décret portant annulation de la concession du chemin de fer de Port-de-Bouc à Martigues-Ferrières.

. . . .

Art. 1er. — Est et demeure annulée la concession du chemin de fer de Port-de-Bouc à Martigues-Ferrières, qui a été accordée aux sieurs Digeon et Delamarre, par décret susvisé du 6 mars 1879 (*).

Art. 2. — Le cautionnement déposé par les sieurs Digeon et Delamarre à la Caisse des dépôts et consignations leur sera restitué.

. . . .

(*) *Ann.* 1879, p. 1320.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 75)

[8 février 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Église et presbytère.— Travaux supplémentaires : responsabilité.—(Sieur Bernard contre commune de Salaize.)

Lorsque des travaux supplémentaires n'ont pas été régulièrement autorisés (absence d'approbation du préfet), la commune n'en doit pas moins le prix à l'entrepreneur dans la mesure où ces travaux étaient indispensables à la complète exécution du projet (*).

Intérêts. En l'absence d'une disposition spéciale du cahier des charges, les intérêts ne courent que du jour de la demande en justice et non du jour de la réception définitive.

Vu la requête... pour le sieur Bernard... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer, en ce qui concerne le règlement des travaux dits supplémentaires, — un arrêté du 28 février 1885, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère a statué sur le décompte de son entreprise; — *Ce faisant...* condamner la commune de Salaize au paiement des travaux supplémentaires au prix du devis, tels qu'ils ont été réglés par le décompte, soit 11.757f,25 moins la somme de 1,828 francs afférente aux murs de clôture du presbytère mise intégralement à la charge de la commune par l'arrêté attaqué, soit la somme de 9.928f,25 et au paiement des intérêts de la somme totale de 11.757f,25, montant de tous les travaux supplémentaires à partir du 25 mai 1881, date de la réception desdits travaux; mettre tous les dépens à la charge de la

(*) Voy. 7 décembre 1888, Commune de Lucenay-les-Aix, p. 942 et les renvois (*Rec. des Arr. du C. d'État*); — 30 décembre 1887, Commune de Saint-Germain-des-Prés (*Ann.* 1888, p. 623); — 13 mai 1887, Commune de Nouaillé, p. 396; — 26 novembre 1886, Commune de Plounérin, p. 835; — 20 novembre 1885, Commune de Roôcourt-la-Côte, p. 865; — 19 mai 1882, Hugot, p. 521 et la note; — Rapp. 11 mars 1887, Commune de Betz, p. 225 (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

commune, y compris les frais d'expertise, confirmer pour le surplus l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour la commune de Salaize, dans lequel elle conclut à ce qu'il plaise au Conseil: attendu qu'aux termes du § 1er de l'article 9 du cahier des charges, l'entrepreneur ne pouvait exécuter d'autres travaux que ceux prévus au devis, à moins d'un ordre écrit de l'architecte ou du maire, approuvé par l'autorité préfectorale à défaut duquel il n'en serait tenu aucun compte; que, si les travaux litigieux ont été exécutés sur l'ordre de l'architecte après votes du conseil municipal, les délibérations du conseil n'ont pas été soumises à l'approbation du préfet; qu'ainsi les conditions du cahier des charges n'ont pas été remplies; que les travaux dont s'agit peuvent d'autant moins être considérés comme de simples changements prévus au 2e § de l'article 9, qu'ils avaient été expressément ajournés pour rester dans la limite des ressources de la commune; rejeter le recours principal du sieur Bernard et faisant droit à son recours incident la décharger des condamnations prononcées contre elle en ce qui touche les travaux supplémentaires; subsidiairement, réformer l'arrêté attaqué en tant qu'il l'a condamnée au paiement de 6.307f,27 pour lesdits travaux autres que les murs de clôture du presbytère, et quant à ce dernier travail, réduire l'indemnité fixée par le conseil de préfecture de 20 p. 100 représentant le bénéfice de l'entrepreneur sur le prix d'adjudication; réformer enfin l'arrêté attaqué en ce qu'il a mis à sa charge la moitié des dépens de 1re instance et condamner le sieur Bernard en tous ceux des recours tant incident que principal;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que la majeure partie des travaux contestés était absolument indispensable à la complète exécution du projet, mis en adjudication avec l'autorisation préfectorale, ainsi qu'à la confection des ouvrages conformément aux règles de l'art; que, dans cette mesure, l'entrepreneur ne saurait être rendu complètement responsable de l'irrégularité qui lui est opposée; alors surtout qu'il est constaté par l'expertise qu'il a entièrement satisfait, dans l'exécution des travaux, à toutes les conditions du marché; que, dans ces circonstances, il sera fait une exacte appréciation de la somme qui lui est due à raison des travaux litigieux, en la fixant à 8.000 francs.

Sur les intérêts :

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du Code civil les

intérêts ne sont dus que du jour de la demande en justice et qu'il n'a été apporté aucune dérogation à cette règle par le cahier des charges de l'entreprise; que, dès lors, le sieur Bernard n'est pas fondé à soutenir que les sommes qui lui restent dues sur le montant de son décompte doivent porter intérêts à son profit du jour de la réception des travaux ;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les intérêts des intérêts ont été demandés devant le Conseil d'Etat par le sieur Bernard, les 21 décembre 1885 et 4 janvier 1888; qu'il y a lieu de les lui allouer à partir de ces dates par application de l'article 1154 du Code civil ;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'il n'est pas justifié que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en partageant les frais d'expertise... (La commune de Salaize paiera au sieur Bernard la somme de 8.000 francs pour tous les travaux exécutés par lui à l'église et au presbytère en dehors des prévisions des devis. Les intérêts des intérêts de la somme ci-dessus allouée au sieur Bernard seront capitalisés aux 21 décembre 1885 et 4 janvier 1888 pour porter eux-mêmes intérêts à son profit à partir de ces dates. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Rejet du surplus des conclusions du sieur Bernard et de la commune. Chaque partie supportera les dépens exposés par elle.)

(N° 76)

[8 février 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Marine. — Port militaire. — Article 26 *des clauses et conditions générales des travaux hydrauliques, et des bâtiments civils de la marine du* 29 *juin* 1857. *— Diminution d'un sixième : mode de décompter. — Résiliation.* — (Sieurs Corre et Rosuel.)

Pour fixer le montant des travaux soumissionnés qui doit servir de base à une demande en résiliation pour diminution d'un sixième des travaux, il faut soit ajouter l'augmentation consentie à l'entrepreneur sur le devis estimatif, soit en déduire le rabais consenti par l'entrepreneur.

Mais il y a lieu de déduire du montant du devis les sommes à valoir portées pour travaux en régie ou pour travaux imprévus.

Ces sommes ne rentrent pas d'une façon ferme dans le marché (*).

Mais il y a lieu d'ajouter au devis les sommes dues pour travaux imprévus et imputables sur la somme à valoir, lorsque ces dépenses résultent de modifications des ouvrages prévus ou de l'aggravation de certaines sujétions impossibles à éviter (**).

Si la somme à valoir est déduite du montant de l'entreprise sur le calcul du sixième, on doit corrélativement déduire du décompte les dépenses afférentes à des travaux imprévus ou exécutés en régie, imputables sur la somme à valoir (***).

Transformation radicale du projet non établie : non lieu à résiliation : les changements ont été de peu d'importance et rentraient dans les prévisions du devis (****).

Art. 33 *et* 34. — *Changements en cours d'exécution. La violation des dispositions des articles* 33 *et* 34 *des clauses et conditions générales peut donner ouverture à un droit à indemnité, mais non au droit de résiliation* (*****).

(*-**-***-****-*****) M. le commissaire du gouvernement Valabrègue a présenté les observations suivantes :

« Le 1er juillet 1880, les sieurs Corre et Rosnel ont été déclarés adjudicataires des travaux d'élargissement du bassin de radoub n° 2 du port de Lorient, moyennant 11 p. 100 d'augmentation. Cette entreprise était régie par un cahier des charges spécial et par les conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux hydrauliques de la marine, en date du 29 juin 1857. L'article 4 du cahier des charges évaluait l'importance de l'entreprise à 1 million de francs, y compris une somme à valoir de 217.245f,13 pour travaux imprévus et dépenses en régie. Les articles 26, 33 et 34 des conditions générales de la marine de 1857 sont ainsi conçus :

Art. 26. « Si après la notification de l'approbation ministérielle donnée au marché, l'administration ordonne quelque changement au projet ou au devis, et si les changements modifient, en opérant sur le prix total, une différence de plus d'un sixième en plus ou en moins, l'entrepreneur est libre de renoncer à son marché. Il doit faire connaître sa détermination à ce sujet dans les trois jours de la notification qui lui est faite. »

Art. 33. « Il (l'entrepreneur) exécute, pendant le cours du travail, les changements qui lui sont ordonnés par écrit. Il lui est tenu compte de ces changements, suivant les cas, soit au prix du marché, soit conformément aux dispositions de l'article 34 ci-après, s'il s'agit de travaux non prévus au devis... »

Art. 34. « S'il a été jugé nécessaire d'exécuter des parties d'ouvrages non prévues par le devis, les prix en sont débattus entre l'administration et l'entrepreneur... »

« En cours d'exécution des changements ont été apportés. Les entrepreneurs ont prétendu que ces modifications avaient entraîné une diminution de plus d'un sixième sur la masse des travaux de leur entreprise, et avaient bouleversé et dénaturé le projet primitif; ils ont, le 30 juin 1884, demandé au conseil de préfecture du Morbihan de prononcer la résiliation de leur marché

. . . .

En ce qui touche la demande en résiliation : — *Sur le moyen tiré de ce que le montant des travaux prévus et adjugés aux sieurs Corre et Rosuel aurait été réduit de plus d'un sixième :*

---

et de décider que pour les travaux exécutés, d'ordre et pour le compte de la marine, il leur serait tenu compte de toutes leurs dépenses, dûment justifiées, augmentées de 5 p. 100 pour faux-frais et de 10 p. 100 d'indemnité. Subsidiairement, et pour le cas où le conseil de préfecture ne croirait pas devoir prononcer la résiliation, ils demandaient que des plus-values leur fussent accordées pour les chefs de réclamation qu'ils soumettaient à son examen. Par arrêté du 16 mai 1885, le conseil de préfecture a rejeté leur demande en résiliation et ordonné qu'il serait procédé à une expertise sur un certain nombre de réclamations présentées par les entrepreneurs. Cet arrêté est fondé : 1° sur ce que les changements ordonnés par l'administration n'ont pas entraîné une diminution de plus d'un sixième de la masse des travaux soumissionnés, et 2° sur ce que ces changements n'ont pas dénaturé le projet dont les sieurs Corre et Rosuel étaient adjudicataires. Les sieurs Corre et Rosuel vous défèrent cet arrêté dans celles de ses dispositions qui a refusé de prononcer la résiliation de leur marché. Ils vous demandent de déclarer leur entreprise résiliée; ils fondent leur demande sur ce que les changements apportés aux travaux ont réduit de plus d'un sixième la dépense totale, prévue au marché; sur ce que ces modifications ont eu pour conséquence une transformation radicale du projet qu'ils avaient soumissionné, et enfin sur ce que l'administration de la marine aurait méconnu les clauses du marché, notamment les articles 26, 33 et 34 des conditions générales de 1857. Comme conséquence de cette résiliation, ils demandent au Conseil d'État de décider que les travaux, exécutés par eux, leur seront comptés comme s'ils avaient été exécutés en régie, en leur tenant compte du prix de revient augmenté du bénéfice normal de 10 p. 100 et des faux-frais évalués à 5 p. 100, et de les renvoyer devant des experts pour établir le compte de résiliation. Subsidiairement, ils demandent qu'une expertise soit ordonnée en vue de rechercher : 1° si la diminution de la dépense excède un sixième de la masse des travaux, compris dans leur adjudication, et 2° si les changements apportés en cours d'exécution et l'inexécution par le département de la marine des clauses du marché ont modifié sensiblement le caractère, la nature et les conditions de l'entreprise. La demande en résiliation repose donc sur les motifs suivants : Diminution de plus d'un sixième dans la masse des travaux, compris dans l'entreprise dont les requérants étaient adjudicataires; les changements apportés en cours d'exécution ont transformé, ont dénaturé le marché passé avec les entrepreneurs; inexécution des conditions résultant du cahier des charges et du cahier de 1857.

« 1. La première question que soulève le recours est celle de savoir si les travaux soumissionnés par les requérants, sur lesquels ils étaient en droit de compter, ont subi une diminution supérieure à un sixième de leur montant. Quel était le montant des travaux adjugés aux requérants? Leur adjudication comprenait-elle non seulement les travaux prévus au détail estimatif, mais encore les travaux imprévus ou à exécuter en régie? Dans le cas où la somme à valoir devrait être déduite du montant de l'entreprise, ne faudrait-il pas aussi corrélativement défalquer du décompte tous les travaux non évalués au détail estimatif et ceux exécutés en régie? Les entrepreneurs se placent dans les deux hypothèses : d'après eux, la somme à valoir pour travaux imprévus ou

Considérant que les requérants soutiennent que la dépense totale sur laquelle ils étaient en droit de compter atteignait 1.110.000 francs alors que, d'après le décompte définitif, elle n'a pas dépassé 906.374 francs, et qu'en admettant même la déduction

---

en régie est comprise dans le montant de leur entreprise. L'article 4 évaluait à 1 million le montant de l'entreprise; c'est donc 1 million de travaux qu'ils avaient à exécuter, sur lequel ils étaient en droit de compter. A cette somme doit encore être ajoutée celle de 110.000 francs représentant l'augmentation de 11 p. 100 qu'ils ont demandée et qui a été consentie par l'administration. Leur entreprise était donc au total de 1.110 000 francs. Le sixième représente donc 185.000 francs, l'administration pouvait réduire la dépense jusqu'à concurrence de 925.000 francs; elle ne pouvait descendre au-dessous de ce chiffre, sans ouvrir aux entrepreneurs le droit de renoncer à leur marché. Or, d'après le décompte définitif, la dépense pour travaux de toute nature, exécutés par eux, ne s'est élevée qu'à 906.374 francs, c'est-à-dire à un chiffre inférieur aux cinq sixièmes du montant de leur entreprise. Le minimum a été dépassé de 18.626 francs. Envisageant ensuite, à titre subsidiaire, la deuxième hypothèse, les entrepreneurs soutiennent que, si du montant de l'entreprise on déduit la somme à valoir de 217.245f,13, il est aussi de toute justice de retrancher des sommes portées au décompte celles qui sont destinées à payer les travaux imprévus et les travaux exécutés en régie. Ils établissent leurs calculs de la manière suivante : déduction faite de la somme à valoir, les travaux adjugés s'élevaient à 782.754f,87; augmentés de 11 p. 100 de l'adjudication, les travaux soumissionnés atteignaient 868.857f,90. Le décompte définitif règle le montant des travaux à 906.374 francs. Mais, de cette somme, il y a lieu de déduire celle de 224.351f,42, représentant la valeur des travaux imprévus. Les travaux prévus exécutés par eux ne s'élèvent donc qu'à 682.023 francs, alors que les cinq sixièmes de ces travaux représentent une somme de 724.000 francs. Même dans ce cas, disent les entrepreneurs, la diminution excède celle qui pouvait être imposée par l'administration. Telles sont, messieurs, les prétentions des requérants.

« Il est un point certain, qui n'a pas été contesté et qui, croyons-nous, ne peut être contesté : c'est que, pour fixer le montant des travaux, il faut tenir compte du rabais ou de l'augmentation de l'adjudication. Les travaux sur lesquels l'entrepreneur a le droit de compter sont décomptés aux prix portés au détail estimatif, déduction faite du rabais d'adjudication ou de l'augmentation qui est apportée à ces prix par la soumission déposée par l'entrepreneur et acceptée par l'administration quand elle a donné son approbation à l'adjudication. Il en résulte que le montant des travaux soumissionnés par les requérants doit être augmenté des 11 p. 100 portés dans leur soumission. Quel est le montant des travaux adjugés aux sieurs Corre et Rosuel? Sur quelle dépense étaient-ils en droit de compter? La somme à valoir doit-elle y être comprise? L'article 4 du cahier des charges que nous avons déjà cité évaluait l'importance de l'entreprise à 1 million, *y compris une somme à valoir* de 217.245f,13 pour « ouvrages divers et imprévus, épuisements et bâtardeaux ».

« Cette somme à valoir était importante; elle représentait un peu plus du cinquième du montant total des travaux d'élargissement du bassin de radoub; c'est là une proportion considérable qui se rencontre rarement et ne se trouve guère que dans les entreprises qui, par la nature des travaux, présentent des difficultés exceptionnelles ou un aléa considérable, ou bien encore lorsque

d'une somme à valoir de 217.245 francs, les travaux prévus réellement exécutés seraient inférieurs de plus d'un sixième à ceux annoncés par le marché;

Mais, considérant que l'importance de l'entreprise était évaluée

---

l'administration s'est réservé le droit de faire exécuter en régie certains ouvrages. Dans l'espèce, cette somme à valoir avait un double objet : pourvoir aux dépenses des travaux exécutés en régie; l'article 11 stipulait, en effet, que les épuisements seraient faits aux frais de l'administration, et l'article 61 des conditions techniques portait que « les épuisements un peu considérables « et les bâtardeaux qu'ils pourront exiger seront exécutés aux frais de la « Marine. » Cette somme à valoir devait aussi pourvoir aux dépenses qu'entraînerait l'exécution des ouvrages imprévus dont la nécessité ou l'utilité se révèlerait en cours d'exécution. Les travaux en régie ne sont pas compris dans l'entreprise soumissionnée; ils sont en dehors du marché; l'administration s'est en effet réservé le droit de les faire exécuter à ses frais; l'entrepreneur ne peut donc prétendre que les dépenses qu'ils entraînent et qui font partie de la somme à valoir doivent être comprises dans les dépenses sur lesquelles il était en droit de compter. Les sommes portées pour travaux imprévus et que l'administration a comprises dans la somme à valoir ne nous paraissent pas constituer non plus une dépense sur laquelle l'entrepreneur devait compter et qui formait, avec le montant des travaux prévus, le total de son entreprise. Ces sommes, en effet, sont simplement des prévisions de l'administration; elles ont pour but de parer à certaines éventualités qui peuvent se produire, à des mécomptes qui sont toujours à craindre dans des entreprises importantes ou difficiles et quel que soit le soin avec lequel les projets ont été préparés. En se réservant une somme destinée à payer des ouvrages imprévus, l'administration est prudente; elle prévoit qu'en dehors des travaux, objets de l'adjudication, il pourra s'en présenter d'autres se rattachant à l'entreprise, dont l'utilité, la nécessité pourra se révéler en cours d'exécution et que l'entrepreneur devra exécuter; mais ces travaux éventuels ne constitueraient pas des travaux sur lesquels l'entrepreneur devait compter; la dépense pouvait être faite par l'administration, mais si la somme n'est pas dépensée, l'entrepreneur ne peut s'en prévaloir pour demander la résiliation de son entreprise, par le motif que la dépense serait inférieure aux cinq sixièmes de la dépense prévue. La somme à valoir représente donc en général et plus spécialement encore dans notre espèce une dépense facultative pour le maître de l'ouvrage; il peut la dépenser et l'entrepreneur doit s'attendre à faire les travaux éventuels auxquels elle est destinée; mais l'entrepreneur n'est pas fondé à considérer cette somme comme constituant une dépense sur laquelle il est en droit de compter, qui rentre nécessairement dans le montant de son adjudication. Si tel est le caractère de cette somme à valoir, caractère qui nous paraît ressortir encore avec plus de force des stipulations du marché actuel, il en résulte que les travaux soumissionnés par les requérants ne s'élèvent pas à 1.100.000 francs., mais seulement à 868,857 francs, y compris les 11 p. 100 d'augmentation; la somme au-dessous de laquelle ne pouvait descendre la dépense était donc de 724.048f,25. Le décompte définitif arrêté le 30 juin 1886 règle à 906.374 francs le montant des travaux exécutés; la dépense minima se trouve donc dépassée de 182.326 francs. A ce premier point de vue, la demande de résiliation nous paraît devoir être écartée, sans qu'il y ait lieu de recourir à une expertise demandée à titre subsidiaire.

par l'article 4 du cahier des charges à la somme de un million y compris une somme de 217.245 francs pour travaux imprévus et dépenses en régie, c'est-à-dire ne rentrant pas d'une façon ferme dans le marché; que si le montant de la dépense devait

---

« II. Mais, disent les requérants, si la somme à valoir est déduite du montant de l'entreprise, il faudrait déduire aussi du décompte les dépenses afférentes à des travaux imprévus ou exécutés en régie, imputables sur la somme à valoir; le décompte est ainsi ramené par eux à 682.027 francs, c'est-à-dire à une somme inférieure de 42.000 francs au minimum de 724.000 francs. La déduction demandée par les requérants est équitable. Il est en effet difficile d'admettre que la somme à valoir doive être déduite du montant de l'entreprise et, d'autre part, que les travaux imputables sur cette somme figureront au décompte pour déterminer la masse des ouvrages exécutés conformément aux données de l'adjudication. Le corollaire obligé de la déduction de la somme à valoir nous paraît donc être la déduction de la dépense afférente aux travaux imprévus ou en régie, imputables sur cette somme à valoir. Le montant de l'entreprise adjugée aux sieurs Corre et Rosuel s'élevant à 868.000 fr., les travaux prévus au détail estimatif exécutés par eux devront avoir entraîné une dépense minima de 724.000 francs. S'il résulte du décompte et de l'instruction que ces travaux, défalcation faite des dépenses imputables sur la somme à valoir, sont descendus au-dessous de ce chiffre, la résiliation devra être prononcée. Il faut donc, messieurs, rechercher à quelle somme s'est élevée la dépense imputable sur la somme à valoir. Cette dépense est celle qui a été faite pour l'exécution des travaux imprévus ou exécutés en régie. Et, par ces travaux imprévus, il n'y a pas à entendre les travaux prévus exécutés dans des conditions plus difficiles ou avec des sujétions onéreuses et différentes de celles que faisaient pressentir les stipulations du contrat. Ces sujétions, ces difficultés peuvent donner lieu à une augmentation de prix, à une plus-value, mais ne peuvent faire considérer ces ouvrages ainsi exécutés comme constituant des ouvrages imprévus. Il ne faut pas non plus comprendre les augmentations qui ont pu se produire sur certaines natures d'ouvrages; le travail était prévu, la quantité seule a été dépassée. Dans leurs mémoires, les entrepreneurs énumèrent un certain nombre d'ouvrages ou de travaux compris dans la somme de 224.000 francs qui seraient imputables sur la somme à valoir. Si quelques-uns de ces ouvrages constituent ou des travaux imprévus ou des travaux exécutés en régie, il en est d'autres qui ne peuvent être rangés dans cette catégorie..... »

M. le commissaire du gouvernement examine quelques-uns des travaux à payer sur la somme à valoir que les entrepreneurs considèrent comme travaux imprévus, puis il reprend :

« Nous avons cité quelques-unes des dépenses que les entrepreneurs comprennent dans la somme de 224.000 francs qui constituerait une dépense pour travaux imprévus ou en régie; ces réclamations, qui dépassent 50.000 francs, sont bien suffisantes pour réduire cette somme à une dépense inférieure à celle qui serait nécessaire pour ramener au-dessous des cinq sixièmes le montant des dépenses de l'entreprise. Le décompte de l'entreprise est de 906.000 francs. Les cinq sixièmes des travaux représentent 724.000 francs, somme qui a été atteinte et dépassée si l'on ne retranche du décompte que les dépenses qui réellement devraient être imputées sur la somme à valoir.

« Nous aurions pu, poursuivant notre examen des travaux considérés par

être relevé de 11 p. 100 en vertu de la soumission, l'article 26 des clauses et conditions générales réservait à l'administration la faculté de le réduire jusqu'à concurrence d'un sixième; que, par suite, le droit de réclamer la résiliation ne se serait ouvert pour

---

les entrepreneurs comme travaux imprévus, montrer que, pour plusieurs d'entre eux, tout au moins, les réclamations des entrepreneurs constituent des demandes de plus-values pour sujétions apportées à des ouvrages prévus et non une dépense imprévue imputable sur la somme à valoir. Nous croyons donc, messieurs, qu'il est établi par les indications mêmes fournies par les requérants que la dépense de l'entreprise n'est pas descendue au-dessous des cinq sixièmes des prévisions; que, par suite, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a pu, sans ordonner sur ce point une expertise, rejeter la demande des entrepreneurs.

« III. Le second motif sur lequel les entrepreneurs se fondent pour demander la résiliation de leur marché est tiré de ce que les changements ordonnés en cours d'exécution auraient apporté une transformation radicale du projet, l'auraient dénaturé. Un marché de travaux publics pourrait assurément être résilié si le maître de l'ouvrage avait, par des changements, opéré une transformation complète du projet, si l'une des conditions essentielles, principales, en vue duquel il était intervenu, avait été modifiée (V. 28 mars 1866, syndicat de Varades. *Ann.* 1867, p. 347); si, par suite du fait de l'administration, une notable aggravation des charges imposées avait entraîné l'inaccomplissement de l'une des principales clauses du contrat (V. 12 août 1879, Kohn *Ann.* 1880, p. 1344). Mais les entrepreneurs se trouvent-ils en présence d'un fait semblable? De quoi se plaignent-ils? Des changements ont été apportés au projet en cours d'exécution ; mais ces changements n'ont pas porté sur une des conditions déterminantes du contrat, ils ne l'ont pas transformé, ils ne l'ont pas dénaturé. L'entreprise avait pour objet l'élargissement du bassin de radoub n° 2; ce travail a été fait et il a été fait dans les conditions de dépenses prévues au marché à 1 million de francs; les sommes dépensées se sont élevées à 906.000 francs, portés au décompte; plus une économie de 130.000 francs environ qui aurait été réalisée, si nous en croyons les entrepreneurs, par l'emploi de 1.350 mètres cubes de pierre de taille; soit au total 1.036.000 francs, somme qui se rapproche très sensiblement des prévisions du devis. D'autre part, les entrepreneurs ne se plaignent pas d'avoir été obligés d'entreprendre des ouvrages étrangers à l'objet de leur marché. Il reste, il est vrai, un certain nombre de modifications apportées au projet; mais, si l'on entre dans le détail, on est bien vite convaincu que ces changements étaient de ceux que l'administration avait le droit de prescrire conformément aux articles 33 et 34 des conditions générales de 1857. Il ne faut les perdre de vue, en effet, qu'en cours d'exécution, l'administration peut ordonner certains changements dont il est tenu compte à l'entrepreneur, soit aux prix du bordereau, soit à des prix nouveaux débattus. Ces changements ont porté sur les objets suivants : Un aqueduc a été construit à l'intérieur du bajoyer; les experts estiment que ce travail représente une majoration de 5 p. 100 sur le prix d'une petite partie de la maçonnerie; pose de vieille pierre et remaniement du radier; nous nous sommes expliqués sur ce point; il s'agit de l'emploi des anciennes pierres de taille du précédent radoub; cet emploi était prévu au marché (art. 10 du cahier des charges et 46 des conditions générales). Établissement d'un bâtardeau à la mer avec encoffrement en

les entrepreneurs que si la dépense était tombée au-dessous de 724.048f,28; que les requérants prétendent à la vérité que le décompte total arrêté à 906.374 francs comprend à tort pour 224.000 francs de travaux imprévus et imputables sur la somme

---

charpente. Ce bâtardeau devait être construit à l'abri du bateau-porte, et l'a été à l'extérieur. Il y a là une sujétion que les experts ont évaluée à 8.150 francs sur une dépense totale de 46.000 francs. Transport des déblais à Caudan; les transports en chalands étaient prévus; s'il y a eu un allongement de parcours, c'est là un fait de nature à justifier une augmentation de prix, mais non constitutif, d'un changement radical du projet. Des étais et étresillons ont été placés pour soutenir le bajoyer, quand même il serait établi que le devis ne les prévoyait pas et que les entrepreneurs comptaient s'en passer, leur emploi ne serait qu'une modification de détail. Les entrepreneurs ont dû construire un bureau provisoire pour les agents de la Marine, dépense 3.000 francs, ils ont dû dépenser 5.000 francs pour aqueducs et bouches d'égout, pour plates-formes des bornes d'amarrage. Ce sont là des ouvrages sans importance et complémentaires du projet. Enfin, messieurs, et c'est là le grief le plus sérieux, les entrepreneurs se plaignent d'avoir été obligés de construire le nouveau bajoyer pendant que le bassin qu'on voulait élargir restait en service. Si de ce chef l'administration a fait des économies, elles ont été réalisées au détriment des entrepreneurs; ce serait, d'après eux, la cause principale de tous leurs mécomptes et des pertes considérables qu'ils ont éprouvées. Assurément les entrepreneurs auraient eu plus de facilités pour exécuter leurs travaux si l'ancien bassin avait été mis hors de service avant le commencement de l'entreprise; mais aucune stipulation du contrat ne prévoyait que le bassin ancien serait livré aux entrepreneurs avant le commencement des travaux et que la Marine ne pourrait s'en servir. Si, par suite de ce fait, il y a eu des sujétions nouvelles imposées aux entrepreneurs, il est équitable de leur en tenir compte au moyen d'allocations supplémentaires; mais il n'en résulte pas que le projet en ait été dénaturé; que les conditions de l'entreprise en aient été modifiées au point d'entraîner la résiliation du marché. A cet égard encore, la décision attaquée ne nous paraît pas mériter de critiques; tous les faits avancés par les requérants peuvent être de nature à motiver des allocations supplémentaires. Le conseil de préfecture est saisi de ces réclamations et il appréciera, d'après les résultats de l'expertise, ce qu'il y a de fondé dans les réclamations des entrepreneurs. Nous ne croyons donc pas qu'il y ait lieu d'ordonner une expertise pour vérifier ces faits, car, fussent-ils établis, ils ne seraient pas de nature à constituer une transformation radicale du projet.

« IV. Enfin, Messieurs, les entrepreneurs basent leur demande de résiliation sur l'inexécution des clauses du marché : Ils soutiennent que l'administration ne pouvait, en cours d'exécution, réduire les travaux jusqu'à concurrence du sixième, que ce droit ne lui appartient, d'après l'article 26, qu'entre la notification de l'approbation et la mise en train des chantiers; que cette période, une fois passée, les travaux commencés, elle ne peut prescrire des changements que dans les conditions prévues aux articles 33 et 34 du devis général. L'administration ne se serait pas conformée à ces prescriptions, elle aurait ainsi méconnu les clauses de son contrat et cette violation des stipulations du marché devrait entraîner la résiliation de l'entreprise. Les arguments présentés par les requérants ne manquent pas de force et l'interprétation qu'ils donnent

à valoir; mais qu'il est établi par l'instruction que la majeure partie de ces dépenses résulte soit de modifications dans la construction d'ouvrages prévus, soit de l'aggravation de certaines sujétions impossibles à éviter, et que le montant des ouvrages imprévus et des dépenses en régie est loin d'égaler la différence entre le total du décompte et le minimum ci-dessus calculé de 724.048 francs ; que, dès lors, il y a lieu de maintenir sur ce point l'arrêté du conseil de préfecture;

Sur le moyen tiré de ce que le projet soumissionné aurait été radicalement transformé :

Considérant que l'entreprise adjugée comprenait l'élargissement du bassin de radoub n° 2 dans le port de Lorient; qu'il n'est pas allégué qu'il ait été ordonné aux entrepreneurs aucun travail étranger à cet objet; que si les requérants énumèrent certaines modifications ou additions apportées au plan primitif en cours d'exécution, ces changements, d'ailleurs peu importants et rentrant dans les prévisions des articles 33 et 34 du cahier des charges ne sauraient être invoqués à l'appui d'une demande en résiliation;

Sur le moyen tiré de l'inexécution des clauses du marché et notamment des articles 26, 33 *et* 34 *des clauses et conditions générales de* 1857*;*

Considérant qu'il est reconnu par la présente décision que l'importance des travaux soumissionnés n'a pas été réduite de

---

à l'article 26 pourrait être acceptée si elle ne se heurtait à une objection des plus sérieuses. Si le droit de l'administration d'opérer des modifications au projet dans les limites du sixième en plus ou en moins ne peut être exercé que dans cette période qui sépare la notification de la mise en train des chantiers, quelle est la limite dans laquelle l'administration peut opérer des changements en cours d'exécution des travaux. Les articles 33 et 34 reconnaissent le droit pour l'administration d'apporter des changements en cours d'exécution; l'administration sera-t-elle libre de dépasser dans ses modifications le sixième en plus ou en moins, pourra-t-elle l'exercer sans aucune limitation? Mais il est inutile de suivre les requérants dans leur argumentation et de rechercher quelle doit être l'interprétation de l'article 26 du cahier de 1857. En effet, l'administration de la marine n'a pas dépassé le sixième pas plus avant qu'après le commencement des travaux. L'article 26 est sans application dans l'espèce et n'a pu. par conséquent, être méconnu. Ce sont les articles 33 et 34 qui étaient applicables. Les entrepreneurs prétendent qu'ils n'ont pas été observés; qu'il n'a pas été tenu compte de leurs dispositions dans l'application des prix du bordereau aux travaux exécutés d'après les ordres donnés, ou dans l'établissement des prix nouveaux pour travaux imprévus. Mais ces faits, s'ils étaient établis, auraient pour conséquence, non d'ouvrir, en faveur des entrepreneurs, droit à la résiliation, mais à la rectification ou au règlement du compte.

« Nous concluons au rejet de la requête. »

plus d'un sixième, que l'hypothèse prévue à l'article 26 ne s'étant pas réalisée, il n'y a lieu de statuer sur les conditions d'application dudit article qu'en admettant, contrairement aux dénégations de la défense, que l'administration ait méconnu les prescriptions des articles 33 et 34 et refusé de tenir compte aux entrepreneurs des changements ordonnés soit aux prix du marché, soit à prix débattus, cette circonstance ne serait pas de nature à justifier une demande en résiliation;

En ce qui touche la demande subsidiaire d'une expertise qui aurait pour but de rechercher si la diminution de la dépense n'a pas dépassé la limite contractuelle et si les changements ordonnés en cours d'exécution n'ont pas transformé le caractère et les conditions de l'entreprise :

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que l'état de l'instruction permet de statuer dès à présent et qu'il n'y a lieu de faire droit à ce chef de conclusions... (Rejet).

(N° 77)

[8 février 1889]

Travaux publics communaux. — Maison d'école. — Travaux obligatoires. — Refus du maire. — Délégué du préfet. — Réception définitive. — (Commune de Giry contre sieurs Ballet et Lutz.)

Les travaux de construction d'une maison d'école exécutés d'office par application de la loi du 20 mai 1883, sous la direction d'un architecte et sous la surveillance d'un agent voyer cantonal, désignés par le préfet à la suite du refus du maire (article 85 de la loi du 5 avril 1884), ne peuvent pas être reçus sur la demande du préfet par l'architecte en présence du délégué du préfet, alors que la commune avait déjà saisi le conseil de préfecture d'une demande d'expertise fondée sur des malfaçons (*).

Suite de l'arrêt du 13 mars 1885, commune de Giry, p. 299. (Rec. des Arr. du C. d'État.)

Vu la requête... pour la commune de Giry, tendant à ce qu'il

(*) Rapp. 22 juin 1888, Commune de Longpré-les-Corps-Saints (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

plaise au Conseil annuler — un arrêté du 15 juin 1886, par lequel le conseil de préfecture de la Nièvre a rejeté sa demande en responsabilité dirigée contre le sieur Ballet, entrepreneur, et le sieur Lutz, architecte, à raison de l'exécution des travaux de construction d'une école de filles; — *Ce faisant, attendu* que le procès-verbal de réception définitive, dressé par le sieur Lutz, architecte, assisté du sieur Martinet, agent voyer, sur lequel s'est fondé le conseil de préfecture, est irrégulier, et ne saurait, par suite, être opposable à la réclamation de la requérante; qu'en effet le sieur Lutz et le sieur Martinet ne justifient d'aucun mandat soit exprès, soit tacite, de la part de la commune; que, dès lors, ils n'avaient pas qualité pour procéder à la réception définitive et qu'il appartenait au maire seul d'en prendre la responsabitité; ordonner une expertise à l'effet de vérifier si les travaux sont conformes au devis, de rechercher les malfaçons et de déterminer la part de responsabilité incombant à l'entrepreneur et à l'architecte;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 5 avril 1884;

CONSIDÉRANT que le conseil de préfecture s'est fondé pour repousser la demande de la commune de Giry sur ce que l'administration préfectorale aurait été obligée de se substituer à la commune pour la construction de la maison d'école et d'entreprendre d'office les travaux qui auraient été définitivement reçus suivant procès-verbal, en date du 20 mars 1886, dressé par l'architecte, assisté du sieur Martinet, délégué par le préfet;

Mais considérant que si, par arrêté du 8 août 1883, le préfet a délégué le sieur Martinet pour surveiller les travaux aux lieu et place du maire, il n'est pas établi qu'il lui ait donné délégation pour les recevoir; que, d'ailleurs, dans les circonstances de fait relevées par l'instruction, il n'appartenait pas au préfet de faire procéder à la réception définitive des travaux, en vertu de l'article 85 de la loi du 5 avril 1884, alors que, par requête du 5 février 1886, la commune avait déjà saisi le conseil de préfecture d'une demande d'expertise, à l'effet de vérifier si ces travaux étaient bien exécutés; qu'il suit de là que le procès-verbal de réception définitive, du 20 mars 1886, devant être considéré comme non avenu, c'est à tort qu'il a été opposé aux réclamations de la commune de Giry, et qu'il y a lieu de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué au fond ce qu'il appartiendra sur lesdites réclamations... (Arrêté annulé dans celle de ses dispositions par laquelle il a débouté la commune de Giry de sa demande. Renvoi des sieurs Lutz, Ballet

de la commune de Giry devant le même conseil de préfecture, pour être statué, au fond, ce qu'il appartiendra sur les réclamations qui ont fait l'objet de ladite demande. Les dépens seront supportés, moitié par le sieur Lutz, moitié par le sieur Ballet.)

(N° 78)

[8 février 1889]

Travaux publics. — Tramways. — Dommage. — Obstacle à la faculté de stationnement.— Tierce expertise.— (Sieur Jourjon contre la compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne.)

L'obstacle apporté par l'établissement d'une ligne de tramways au stationnement des voitures et au déchargement des marchandises est-il de nature à ouvrir un droit à indemnité? — Non résolu (*).

Tierce-expertise obligatoire en présence du désaccord des experts sur l'existence du dommage : renvoi devant le conseil de préfecture (**).

Vu la requête... pour le sieur Jourjon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 17 juillet 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Loire a rejeté sa demande en indemnité à raison du dommage que lui aurait causé l'établissement, par la compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, d'un tramway au-devant de son immeuble; — *Ce faisant, attendu* que la circulation des tramways le long de la route d'Annonay à $0^{m},70$ du trottoir qui borde sa maison, sise à l'angle de cette route et de la rue du Marché-aux-Chevaux, empêche le stationnement des voitures et le chargement et le déchargement des marchandises; qu'ainsi les accès de sa propriété se trouvent modifiés d'une manière préjudiciable pour l'exercice de son commerce et qu'il a droit à une indemnité; qu'en outre l'arrêté attaqué est entaché de nullité comme ayant été rendu à la suite d'une expertise non suivie de la tierce-

---

(*) Voy. 23 avril 1880, Compagnie des Tramways de Marseille (*Ann.* 1881, p. 1064), et les conclusions de M. le commissaire du gouvernement Gomel.

(**) Voy. 11 mai 1888, Chemins de fer de Lyon (*Ann.* 1889, p. 400); — Rapp. 4 juin 1886, Com. de Pommiers (*Ann.* 1887, p. 70).

expertise prescrite par la loi du 16 septembre 1807, en cas de désaccord des experts... ;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne... tendant au rejet du pourvoi avec dépens... ;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT que les experts désignés par les parties n'ont pu se mettre d'accord sur l'existence du dommage que le sieur Jourjon prétend lui avoir été causé par l'établissement d'un tramway au-devant de son immeuble; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a statué directement sur le rapport desdits experts sans qu'il ait été procédé à la tierce-expertise, prescrite par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 en cas de désaccord des experts... (Arrêté annulé. Renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour y être statué sur la demande du sieur Jourjon après tierce-expertise. Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne condamnée aux dépens.)

(N° 79)

[9 février 1889]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi visée : 21 mai 1836. — (Sieurs Nizerolle et Têtevuide.)

Expertise. — Lorsque le conseil de préfecture n'a pas ordonné d'expertise, et qu'eu égard au long temps écoulé depuis les dégradations (6 *ans*) *il est impossible de procéder à une vérification utile, il y a lieu d'accorder décharge à l'industriel* (*Nizerolle*, 1re *esp.*).

Conseil de préfecture. Erreur matérielle. — Donné acte d'une prétendue offre de l'industriel de payer la subvention réclamée alors que cette offre ne s'appliquait qu'à une année précédente; arrêté annulé (*Nizerolle*, 1re *esp.*).

Procédure. — Partie n'ayant pas présenté de défense devant le conseil de préfecture, et n'ayant pas désigné son expert quoique dûment mise en demeure : arrêté par défaut : opposition recevable. Recours direct au Conseil d'État non recevable (*Têtevuide*, 2e *esp.*) (*).

(*) Voy. 3 août 1877, Bourdon, p. 768; — 6 décembre 1878, Carandos, p. 966 (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

Considérant que c'est par suite d'une erreur que le conseil de préfecture de la Nièvre a, par son arrêté du 16 janvier 1885, donné acte d'une offre du requérant de payer la subvention à lui réclamée pour dégradations extraordinaires causées en 1883 aux chemins vicinaux ordinaires nos 2 et 3 de la commune de Sardy-les-Epiry; qu'il résulte en effet de l'instruction que l'offre du représentant du sieur Nizerolle n'était relative qu'à la subvention de l'année 1880; que, dès lors, il y a lieu d'annuler pour ce motif l'arrêté attaqué.

Considérant que par suite de cette décision, il n'a point encore été procédé à une expertise à l'effet de rechercher si les transports du sieur Nizerolle ont occasionné en 1883 des dégradations extraordinaires aux chemins ci-dessus désignés et d'évaluer la subvention spéciale à mettre à sa charge; que le requérant nie l'existence de ces dégradations et qu'eu égard au temps écoulé il n'est plus possible de procéder à une vérification utile; que, par suite, il y a lieu d'accorder au sieur Nizerolle la décharge qu'il sollicite... (Arrêté annulé. Décharge de la subvention et des frais de poursuite exposés pour le recouvrement de ladite subvention.)

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Têtevuide, appelé par le préfet de la Haute-Marne, en vertu de l'article 14 de la loi du 21 mai 1836, devant le conseil de préfecture pour y faire régler la subvention spéciale qui lui était réclamée, n'a pas présenté de défense devant ce conseil; qu'il a été mis en demeure de désigner un expert pour procéder conjointement avec l'expert de l'administration à l'évaluation des dégradations causées par ses transports aux chemins de grande communications nos 9 et 13 et d'intérêt commun nos 26 et 34 et qu'il n'a pas fait cette désignation;

Considérant que, dans ces circonstances, l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a mis à la charge du sieur Têtevuide une subvention spéciale à raison de dégradations par lui causées aux chemins dont s'agit, et les frais d'expertise à laquelle il a été procédé pour l'évaluation de ladite subvention a été rendu par défaut; que, dans ces circonstances, si le requérant pouvait, comme il l'a fait, attaquer cet arrêté par voie d'opposition devant le conseil de préfecture, il n'était pas recevable à se pourvoir en même temps devant le Conseil d'État contre l'arrêté dont s'agit; que dès lors, il y a lieu de rejeter la requête du sieur Têtevuide... (Rejet.)

(N° 80)

[15 février 1889]

Algérie. — Chemin de fer. — Déclaration d'utilité publique. — Compétence. — (Sieur Llyod.)

En Algérie, le gouverneur général n'est pas compétent pour prononcer la déclaration d'utilité publique de l'établissement de chemins de fer ou de leurs dépendances. — Cette déclaration ne peut résulter que d'un décret rendu par le président de la République (*).

Vu la requête... pour le sieur Edward Lloyd... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un arrêté du gouverneur général de l'Algérie du 14 octobre 1886, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'une gare de marchandises à Arzew, sur la ligne d'Arzew à Saïda, et prononcé l'expropriation au profit de la compagnie franco-algérienne, concessionnaire de cette ligne, des terrains nécessaires à l'assiette de ladite gare; attendu que, la ligne d'Arzew à Saïda ayant été déclarée d'utilité publique par un décret délibéré en Conseil d'État, du 29 avril 1874(**), en vertu duquel les gares et stations devaient être réduites au strict nécessaire, la déclaration d'utilité publique, concernant l'établissement d'une gare importante de marchandises, ou plutôt la création de docks-entrepôts destinés à favoriser l'exploitation de l'alfa sur les terrains concédés à la compagnie franco-algérienne, ne peut être prononcée que par un décret rendu dans les mêmes formes; que les décrets du 30 juin 1876 (***) et du 26 août 1881 (****) ont déterminé limitativement, en matière de chemins de fer, les droits qui appartien-

(*) Voy. 12 mars 1886, Lloyd (*Ann.* 1886, p. 576), et les notes. La décision que nous rapportons est une application des décrets de rattachement du 26 août 1881 aux termes desquels le gouverneur général de l'Algérie, au lieu d'avoir toutes les attributions qui ne lui étaient pas spécialement retirées, n'a plus que celles qui lui sont spécialement déléguées. Voir en ce sens les observations de M. Le Vavasseur de Précourt dans la *Revue d'administration*, t. 35, mai 1889, p. 61 (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

(**) *Ann.* 1875, p. 589.

(***) *Ann.* 1877, p. 550.

(****) *Ann.* 1882, p. 116.

nent au gouverneur général de l'Algérie, par délégation du Ministre des travaux publics et ne lui ont pas conféré le droit de déclarer d'utilité publique des travaux ;

Vu les observations du Ministre des travaux publics tendant à l'annulation de l'arrêté du 14 octobre 1886;

Vu l'ordonnance du 1er octobre 1844 et la loi du 16 juin 1851 ;

Vu les décrets du 26 août 1881 ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872, article 9 ;

CONSIDÉRANT que pour demander l'annulation de l'arrêté du 14 octobre 1886 par lequel le gouverneur général de l'Algérie a déclaré d'utilité publique l'établissement d'une gare aux marchandises aux portes d'Arzew, sur le chemin de fer d'Arzew à Saïda, et a prononcé en même temps l'expropriation des terrains nécessaires à la construction de cette gare, le sieur Lloyd soutient que la déclaration d'utilité publique aurait dû être prononcée par un décret;

Considérant que l'arrêté attaqué a été pris en vertu des pouvoirs conférés au gouverneur général par l'ordonnance du 1er octobre 1844 et la loi du 16 juin 1851 et confirmés par le décret du 24 octobre 1870 aux termes duquel le gouvernement et la haute administration de l'Algérie sont centralisés à Alger sous l'autorité de ce haut fonctionnaire;

Mais considérant que le service des chemins de fer en Algérie a été placé sous l'autorité directe du Ministre des travaux publics par le décret du 26 août 1881, qui a rendu applicables en Algérie les lois, décrets, arrêtés et règlements qui sont en vigueur en France dans toutes celles de leurs dispositions auxquelles il n'a pas été dérogé par la législation spéciale de l'Algérie;

Considérant que si le décret du 26 août 1881 n'a pas eu pour objet de modifier les pouvoirs que le gouverneur général exerce en matière d'expropriation, en vertu de la législation spéciale édictée par l'ordonnance du 1er octobre 1844 et la loi du 16 juin 1851, il a eu pour but et pour effet de rendre applicables en Algérie les lois et décrets d'après lesquels l'utilité publique des travaux entrepris pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances ne peut être déclarée que par décret; que, dès lors, le sieur Lloyd est fondé à soutenir qu'en prenant l'arrêté du 14 octobre 1886 le gouverneur général de l'Algérie a excédé ses pouvoirs... (Arrêté annulé.)

(N° 81)

[15 février 1889]

Ateliers insalubres (1re classe). — Fabrique de parfums. — Traitement des fleurs par le sulfure de carbone: Ville de Cannes. — Refus d'autorisation. — (Société des parfums naturels de Cannes.)

1re *classe. — Refus d'autoriser la création d'une usine pour le traitement des fleurs par le sulfure de carbone au centre d'une agglomération de population, à proximité de maison particulière, et à une distance de dix mètres de plusieurs habitations.*

Détournement de pouvoirs. — Le préfet commettrait-il un excès de pouvoirs en refusant uniquement, par des motifs de salubrité, d'autoriser la création d'un établissement rangé dans la 1re classe à raison de ses dangers d'incendie? — Non résolu; — le préfet s'est fondé sur des motifs de salubrité et de sécurité publiques.

Vu la requête de la Société des Parfums naturels de Cannes..; tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 16 juin 1884, par lequel le préfet des Alpes-Maritimes a refusé à la société l'autorisation d'établir à Cannes une usine pour le traitement des fleurs par le sulfure de carbone; — *Ce faisant, attendu:* 1° que l'arrêté attaqué est entaché d'excès de pouvoirs; qu'en effet, si les manufactures où l'on emploie en grand le sulfure de carbone sont rangées par le décret du 31 décembre 1866 dans la 1re classe des ateliers dangereux, insalubres ou incommodes, il est spécifié que c'est en raison du danger d'incendie que présentent ces manufactures; qu'il suit de là que c'était cette considération seule qui devait motiver l'arrêté du préfet, mais qu'il résulte tant des visas que de l'article 2 du dispositif de cet arrêté que le préfet n'a eu en vue que les intérêts de la salubrité; qu'ainsi il a usé de ses pouvoirs dans un but et pour des motifs autres que ceux en vue desquels ces pouvoirs lui ont été conférés; 2° qu'au fond ce danger d'incendie n'aurait pu être invoqué par le préfet pour motiver le refus d'autorisation; qu'en effet, grâce aux perfectionnements apportés dans l'exploitation de l'usine, aucun danger n'est à craindre; que d'ailleurs on peu

rappeler en fait qu'une usine semblable a été autorisée et fonctionne à Marseille;

Vu les observations du ministre du commerce tendant au rejet du pourvoi...;

Vu les décrets du 15 octobre 1810, du 31 décembre 1866 et du 25 mars 1852;

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que l'arrêté du* 16 *juin* 1884 *serait entaché d'excès de pouvoirs:*

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction qu'en prenant cet arrêté, le préfet des Alpes-Maritimes ait été déterminé par des motifs autres que l'intérêt de la sécurité et de la salubrité publique; que, dès lors, la société requérante n'est pas fondée à soutenir qu'il a agi en dehors des pouvoirs qui lui sont conférés par les décrets ci-dessus visés;

AU FOND: — Considérant qu'aux termes de l'article 1er du décret du 15 octobre 1810 les établissements rangés dans la première classe des ateliers dangereux, insalubres, ou incommodes, doivent être éloignés des habitations;

Considérant que l'usine, objet de la demande d'autorisation présentée par la société requérante, est rangée dans la première classe des ateliers dangereux ou insalubres; qu'il résulte de l'instruction que cette usine serait placée au centre d'une agglomération de population, qu'elle serait contiguë à une habitation particulière et séparée de plusieurs autres par une distance de dix mètres seulement; que, dans ces conditions, c'est avec raison que, par l'arrêté attaqué, le préfet des Alpes-Maritimes a refusé à la société requérante l'autorisation dont s'agit... (Rejet.)

(N° 82)

[15 février 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer de Limoges au Dorat. — (Ministère des travaux publics contre faillite Lemaître.)

Déblais. Roc imprévu. Prix nouveau, art. 12. — *Une clause forfaitaire insérée au devis porte: « Un prix moyen du mètre cube des déblais a été établi en tenant compte des diverses natures de terrains; l'entrepreneur devra avant l'adjudication*

s'assurer de la proportion des déblais dans la terre, le tuf, le rocher au pic, à la pince ou à la mine. Les réclamations qu'il présenterait ultérieurement à ce sujet seront rejetées, alors même que les sondages auraient été exécutés en dehors de l'entreprise, ou qu'ils auraient été inachevés. » — Cette clause fait obstacle à ce qu'un prix nouveau soit accordé pour insuffisance de sondages, mais elle ne fait pas obstacle à ce que l'entrepreneur obtienne une indemnité, alors que celui-ci a rencontré un roc excessivement dur, qui n'était pas entré dans les prévisions communes des parties (*).

Art. 15. *Mise en régie prononcée, après mise en demeure, contre l'entrepreneur qui, loin d'avoir activé les travaux comme il lui était prescrit, a laissé un grand nombre d'ouvriers abandonner les chantiers, et qui a mis l'administration dans l'obligation de payer aux ouvriers deux mois de salaires arriérés.*

En ce qui touche *les suppléments de prix réclamés pour déblais d'une nature imprévue dans les tranchées du 3e et du 12e lot :*

Considérant que pour accorder à l'entrepreneur la révision des prix prévus au bordereau touchant les terrassements et transports, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que les sondages exécutés par l'administration ont été trop incomplets pour fournir des données suffisantes;

Mais considérant qu'aux termes de l'art. 116 du devis, un prix moyen du mètre cube de déblai était établi en tenant compte des diverses natures de terrains, et l'entrepreneur devait avant l'adjudication s'assurer de la proportion des déblais dans la terre, le tuf, le rocher au pic, à la pince ou à la mine; que le même article spécifiait expressément que les réclamations présentées ultérieurement à ce sujet seraient rejetées, alors même que les sondages auraient été exécutés en dehors de l'entreprise ou qu'ils auraient été inachevés; qu'il résulte de ces dispositions que le syndic de la faillite du sieur Lemaître n'était pas recevable à demander la fixation de nouveaux prix pour insuffisance de sondages et que c'est à tort que le conseil de préfecture a homologué sur ce chef le rapport des experts;

Considérant toutefois qu'il résulte de l'instruction que les déblais de la tranchée de Peyrat ont présenté une difficulté extraordinaire par suite de la rencontre d'une roche continue exceptionnellement dure sur une longueur de 220 mètres et une pro-

(*) Rapp. 25 novembre 1887, Alasseur, et les renvois (*Ann.* 1888, p. 555).

fondeur moyenne de 6m,20; que cette circonstance, qui n'était pas entrée dans les prévisions communes des parties, a entraîné un supplément de dépenses considérable dont il y a lieu de tenir compte à l'entrepreneur et qu'il en sera fait une suffisante évaluation en appliquant à 8.122 mètres cubes de rocher la plus-value de 2f,15 proposée par les experts ;

En ce qui touche les conséquences de la mise en régie prononcée contre l'entrepreneur pour le 12e lot :

Considérant que de ce chef le conseil de préfecture met à la charge de l'État une somme totale de 17.424 francs pour remboursement du cautionnement et de la retenue de garantie et détérioration du matériel, en se fondant sur ce que les ouvrages de ce lot étaient assez avancés pour que l'entrepreneur pût les terminer facilement dans les délais fixés ;

Mais considérant qu'à la suite de la mise en demeure du 29 mai 1879 l'entrepreneur, loin d'activer les travaux comme il lui était prescrit, a laissé un grand nombre des ouvriers déserter les chantiers ; qu'un arrêté du préfet intervenu le 16 juillet suivant a ordonné, par application de l'article 15 du cahier des clauses et conditions générales, le paiement d'office aux ouvriers d'une somme de 15.202 francs, représentant les salaires arriérés depuis deux mois; que, dans ces circonstances, la mise en régie prononcée le 1er août 1879 était justifiée et que c'est à tort que le conseil de préfecture en a mis les conséquences à la charge de l'État... (Arrêté réformé dans celle de ses dispositions qui fait supporter à l'État les conséquences de la mise en régie prononcée contre le sieur Lemaître pour le 12e lot de son entreprise. Le montant de l'indemnité accordée à la faillite Lemaître pour déblais d'une nature imprévue est réduit à 17.462f,30. Surplus des conclusions du ministre rejeté.)

(No 83)

[15 février 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Maison d'école. — (Commune de Villeneuve-de-Berg contre sieur Rigaud.)

Réception définitive, article 49. Intérêts. Lorsque la réception définitive des travaux devant servir de point de départ aux intérêts du solde de l'entrepreneur, n'a pu avoir lieu à cause

des contestations soulevées par la commune, l'arrêté du conseil de préfecture qui a statué sur ces contestations doit tenir lieu de réception définitive en ce qui concerne le point de départ des intérêts (*).

Procédure. Conclusions accordées : recours non recevable. — Lorsque le conseil de préfecture a entériné les conclusions du rapport d'un architecte choisi par une commune pour présenter ses moyens de défense, la commune qui s'en référait à ce rapport n'est pas recevable à demander l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture.

Vu la requête... pour la commune de Villeneuve-de-Berg... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 10 avril 1886, par lequel le conseil de préfecture de l'Ardèche a condamné ladite commune à payer au sieur Rigaud, adjudicataire des travaux de construction de la maison d'école, la somme de 50.947f,54 ; — *Ce faisant, attendu* que le sieur Rigaud a exécuté sans autorisation de la commune et sans ordres de l'architecte divers travaux non prévus au devis ; que le montant desdits travaux s'élevant à 1.638 francs doit être mis à la charge du sieur Rigaud, en vertu de l'article 7 du cahier des charges ; que c'est à tort que le conseil de préfecture a fixé le point de départ des intérêts du solde dû par la commune à la date de prise de possession des locaux ; que, conformément à l'article 49 des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866, applicable à l'entreprise, lesdits intérêts ne doivent courir qu'à partir de l'expiration d'un délai de trois mois après la réception définitive ; que celle-ci n'ayant pas eu lieu, les intérêts ne sont pas dus au sieur Rigaud ; mettre à la charge du sieur Rigaud le montant s'élevant à 1.638 francs des travaux non autorisés ; dire qu'aucun intérêt n'est dû par la commune ; condamner le sieur Rigaud aux dépens, y compris les frais d'expertise ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que le conseil de préfecture, en mettant à la charge de la commune de Villeneuve-de-Berg, sauf une réduction de 176f,20, le montant de divers travaux supplémentaires exécutés par le sieur Rigaud, a fait droit sur ce point aux con-

---

(*) Dans une affaire à peu près identique, 7 juillet 1882, commune de Colombier-Saugnieu, p. 652 (*Rec. des Arr. du C. d'État*), le Conseil d'État avait fixé le point de départ des intérêts à la prise de possession par la commune qu'il avait assimilée à une réception définitive.

clusions du rapport d'un architecte choisi par ladite commune pour présenter ses moyens de défense ;

Considérant que, par sa délibération du 13 décembre 1888, le conseil municipal avait déclaré s'en référer au rapport dudit architecte et que la commune n'a pas présenté devant le conseil de préfecture de conclusions autres que celles de ce rapport ; qu'il suit de là qu'elle n'est pas recevable à demander l'annulation de la disposition par laquelle le conseil de préfecture a fait droit auxdites conclusions ;

Sur les intérêts : — Considérant que s'il n'y a pas eu de réception définitive des travaux faisant, d'après le cahier des charges, courir les intérêts du solde au profit de l'entrepreneur, il résulte de l'instruction que les contestations soulevées par la commune ont seules fait obstacle à cette réception, et que, dans ces circonstances, l'arrêté du conseil de préfecture qui a statué sur ces contestations doit être réputé tenir lieu de réception définitive en ce qui concerne le point de départ des intérêts... (Requête rejetée. Sommes que la commune a été condamnée à payer au sieur Rigaud porteront intérêts à partir du 10 juillet 1886. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 84)

[15 février 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Église. — (Commune de Saint-Aubin-d'Eymet contre sieur Lacoste.)

Retard dans la livraison de l'ouvrage : clause pénale : Non-lieu à l'application de ladite clause lorsque le retard provient de travaux supplémentaires ordonnés par la commune et pour l'exécution desquels aucun délai n'était prévu.

Mise en régie : Acomptes non payés. Si le défaut de paiement des acomptes stipulés peut entraîner la résiliation au profit de l'entrepreneur, elle ne l'autorise pas à abandonner les travaux, eu égard à l'importance des travaux restant à exécuter. — En conséquence, le refus de reprendre les travaux après une mise en demeure justifie la mise en régie de l'entreprise ; mais, eu égard aux circonstances de l'affaire, les dépenses de la régie sont laissées à la charge de la commune et il n'est alloué à l'entrepreneur qu'une indemnité pour la dépréciation de son matériel causée par le retard apporté au règlement du décompte.

Malfaçons. — Appréciation de leur importance. — Travaux de consolidation de l'ouvrage mis à la charge de l'entrepreneur, mais autorisation donnée à la commune de ne pas les faire exécuter par lui à raison des malfaçons dont il s'est rendu coupable.

Sur les conclusions *de la commune de Saint-Aubin-d'Eymet tendant à faire supprimer l'indemnité de 17.000 francs allouée au sieur Lacoste pour mise en régie des travaux et à obtenir des dommages-intérêts calculés à raison de 5 francs par chaque jour de retard; et sur le recours incident du sieur Lacoste tendant à faire élever à 5.000 francs l'indemnité de 17.000 francs accordée par le conseil de préfecture:*

Considérant que les travaux compris dans l'entreprise du sieur Lacoste devaient, aux termes du traité passé le 21 février 1877, être terminés dans le délai d'un an; qu'il résulte de l'expertise que le retard dans l'exécution des travaux provient d'une part des travaux supplémentaires confiés à l'entrepreneur et pour l'achèvement desquels aucun délai n'était stipulé, et d'autre part de la négligence du sieur Lacoste qui a suspendu les travaux dès 1879 et n'a pas consenti à les reprendre, malgré les mises en demeure de la commune; que pour motiver son refus l'entrepreneur soutient que des acomptes importants lui étaient dus par la commune et que la nécessité de faire des avances considérables ne lui permettait pas de continuer les travaux;

Considérant que, si les faits allégués par le sieur Lacoste pouvaient être de nature à motiver une demande en résiliation, ils ne pouvaient, en présence de la faible importance des travaux restant à exécuter, justifier l'abandon des travaux inachevés; que, dans ces circonstances, si la commune n'est pas fondée à réclamer le bénéfice de la clause pénale stipulée au cahier des charges en cas de retard dans l'achèvement des travaux, le sieur Lacoste ne peut se plaindre que, par suite de son refus de continuer les travaux, le maire de la commune ait ordonné la mise en régie de l'entreprise; qu'il y a lieu, dès lors, rejetant les demandes en dommages-intérêts formées par les deux parties, de laisser à la charge de la commune les dépenses faites en régie et de n'allouer à l'entrepreneur qu'une indemnité de 500 francs pour la dépréciation qu'a subie son matériel en raison du retard apporté par la commune dans le règlement du décompte;

Sur les conclusions de la commune tendant à faire élever à 11.041^{f},89 la somme de 7.060^{f},77 déduite du décompte pour mal-

façons et sur le recours incident du sieur Lacoste tendant à faire réduire ladite somme à 3.000 francs :

Considérant qu'en raison des malfaçons signalées dans les constructions, le conseil de préfecture a déduit 7.060f,77 du décompte de l'entrepreneur, conformément aux propositions du tiers expert; que l'existence des malfaçons n'est pas contestée par l'entrepreneur qui se borne à soutenir que le conseil de préfecture en a fait une estimation exagérée;

Considérant qu'il n'y a pas lieu de les évaluer à une somme supérieure à celle qui a été proposée par l'expert de la commune; qu'en fixant à 6.000 francs la retenue à opérer sur le décompte de l'entrepreneur et en augmentant par suite d'une somme de 1.060f,77 le décompte fixé à la somme de 21.360f,75 par le conseil de préfecture il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire;

En ce qui concerne les chaînages :

Considérant que la pose des chaînages a été reconnue nécessaire pour consolider les contreforts du clocher; que le conseil de préfecture a autorisé la commune à retenir sur le montant du décompte une somme de 300 francs représentant la dépense de ce travail supplémentaire, dans le cas où le sieur Lacoste refuserait d'établir lui-même lesdits chaînages; que la commune demande que ce travail ne soit pas confié au sieur Lacoste et soutient que la somme de 300 francs est insuffisante;

Considérant qu'en raison des nombreuses malfaçons reprochées au sieur Lacoste, c'est à tort que le conseil de préfecture a autorisé l'entrepreneur à exécuter lui-même la réparation du clocher, mais qu'en fixant à 300 francs la somme destinée à indemniser la commune, le conseil de préfecture a fait une appréciation suffisante de la dépense que doit entraîner cette réparation;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Lacoste a demandé les intérêts des sommes lui restant dues dans sa réclamation présentée devant le conseil de préfecture du 17 décembre 1881; que c'est avec raison que ledit Conseil a fait droit à sa demande;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Lacoste a demandé les intérêts des intérêts dans son mémoire en défense devant le conseil d'État enregistré le 26 octobre 1887; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que par suite il y a lieu de faire droit à sa demande;

Sur les frais d'expertise :

Considérant qu'en mettant les frais d'expertise pour moitié à la charge du sieur Lacoste et pour moitié à la charge de la commune le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire... (Le décompte des travaux exécutés par le sieur Lacoste, arrêté à la somme de 21.360f,75 par le conseil de préfecture, est augmenté de 1.060f,77 retenus pour malfaçons et réduit de 300 francs pour la pose des chaînages. L'indemnité de 17.000 francs allouée au sieur Lacoste par le conseil de préfecture pour le préjudice résultant de la mise en régie est réduite à 500 francs ; le sieur Lacoste a droit aux intérêts de la somme qui lui était due à partir du 17 décembre 1881 et aux intérêts des intérêts échus le 26 octobre 1887 à partir dudit jour. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Rejet du surplus des conclusions de la commune et du recours incident du sieur Lacoste. Chacune des parties supportera les dépens exposés par elle devant le Conseil d'État.)

(N° 85)

[15 février 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Abattoirs. — Travaux supplémentaires. — (Commune d'Anzin contre sieurs Thibaut et Hotton.)

Doivent être mis à la charge de la ville le paiement d'un échaudoir supplémentaire exécuté sur l'ordre de l'autorité municipale et des travaux supplémentaires, qui ne sont que la conséquence de ceux qui avaient été prévus au devis.

Vu la requête de la commune d'Anzin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 janvier 1886 par lequel le conseil de préfecture du Nord l'a condamnée à payer au sieur Thibault la somme de 12.282f,65 et au sieur Hotton la somme de 16.875f,10, pour travaux et fournitures faits pour le

---

(*) Voy. 13 décembre 1872, Commune d'Arith (*Ann.* 1874, p. 526); — Table générale, 1875-1884, v° *Travaux publics*, p. 841 ; 21 décembre 1888, Pelloux (*Ann.* 1889, p. 742); — 26 octobre 1888, Commune de Trappes, p. 767 et les renvois (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

compte de ladite commune et a mis à la charge de celle-ci la totalité des frais d'expertise; — *Ce faisant*, *attendu* que lesdits travaux et fournitures ont été exécutés sans l'autorisation du conseil municipal et l'approbation du préfet, contrairement à l'article 24 du cahier des charges; que les entrepreneurs ne rapportent pas d'ordres écrits de l'architecte; que, d'ailleurs, certains des travaux supplémentaires, en particulier la construction d'un septième échaudoir, n'étaient pas indispensables et n'étaient pas la conséquence nécessaire des travaux prévus au devis, mettre les dépens, y compris les frais d'expertise, à la charge des sieurs Hotton et Thibault;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Hotton et Thibaut...·tendant au rejet du pourvoi, avec dépens et intérêts des intérêts...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

EN CE QUI CONCERNE *la construction d'un septième échaudoir :*

Considérant que si la construction d'un septième échaudoir n'était pas prévue au devis, il résulte de l'instruction que ce travail a été exécuté sur l'ordre de l'autorité municipale;

En ce qui concerne les autres travaux supplémentaires exécutés par les sieurs Thibaut et Hotton:

Considérant que les experts ont reconnu d'un commun accord que les autres travaux supplémentaires exécutés par les sieurs Thibaut et Hotton pour le compte de la commune d'Anzin étaient la conséquence nécessaire de ceux qui avaient été prévus au devis;

Considérant que de ce qui précède il résulte que c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis le montant de la totalité des travaux supplémentaires à la charge de la commune;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les sieurs Thibaut et Hotton ont demandé, le 30 décembre 1886, le 3 janvier 1888 et le 11 janvier 1889, les intérêts des intérêts des sommes qui leur sont dues par la commune d'Anzin, et qu'à chacune de ces dates il leur était dû plus d'une année d'intérêts... (Rejet avec dépens. Intérêts des intérêts accordés à partir du 30 décembre 1886, 3 janvier 1888 et 11 janvier 1889.)

(N° 86)

[15 février 1889]

Travaux publics communaux. — Église. — Architecte. — Plans et devis. — Honoraires. — (Ville de Die contre héritiers Tracol et fabrique de l'église de Die.)

Bien que des plans et devis n'aient été commandés que par le conseil de fabrique, la commune doit payer les honoraires de l'architecte si le conseil municipal se les approprie (*).

Il n'y a pas lieu d'accorder pour les nouveaux projets modifiant le projet primitif, en vue d'amener une réduction de la dépense, les mêmes honoraires que pour le premier projet; fixation de l'indemnité due.

VU LA REQUÊTE de la ville de Die... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 10 décembre 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Drôme a condamné la ville de Die à payer aux héritiers du sieur Tracol, architecte, la somme de 1.536f,92 avec intérêts et dépens, et a mis hors de cause la fabrique de l'église paroissiale de Die; — *Ce faisant, attendu* que c'est le conseil de fabrique qui a commandé les plans et devis du projet de reconstruction de l'église paroissiale, que la ville n'a pris aucun engagement avec l'architecte, que son intervention s'est bornée à la promesse d'une subvention déterminée, et que ce n'est qu'en vue de ladite subvention qu'elle a donné son approbation à l'un des projets présentés; décharger la ville de Die des condamnations prononcées contre elle, débouter les héritiers Tracol purement et simplement de leur demande, dire en tous cas que la fabrique devra seule supporter les frais en question, ordonner la restitution de toutes sommes qui auraient pu être versées en exécution de l'arrêté attaqué, avec intérêts, et condamner les héritiers Tracol et la fabrique de l'église de Die en tous les dépens;

Vu le mémoire en défense présenté par la fabrique de l'église paroissiale de Die... tendant au maintien de l'arrêté attaqué et à la condamnation de la ville de Die en tous dépens, par les motifs

(*) Voy. dans le même sens, 8 février 1878, Commune de Tournon, p. 153 et la note (*Rec. des Arr du C. d'État*).

que la fabrique n'a fait que prendre l'initiative du projet, en déclarant qu'elle n'avait aucune ressource pour l'exécuter; que le conseil municipal, en l'approuvant dans ces conditions, se l'est approprié et qu'ainsi la ville est devenue responsable de toutes les dépenses engagées ou à engager;

Vu le mémoire en défense présenté pour les héritiers Tracol... dans lequel les héritiers Tracol concluent à ce qu'il plaise au Conseil condamner la commune et la fabrique à payer solidairement aux héritiers Tracol la somme qui leur a été allouée par l'arrêté attaqué; subsidiairement, rejeter le recours de la commune de Die et maintenir l'arrêté attaqué avec dépens;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et le décret du 30 décembre 1809;

CONSIDÉRANT que, si les plans et devis dressés pour la reconstruction du clocher de l'église paroissiale de Die par le sieur Tracol ne lui ont pas été commandés par la commune de Die, il résulte de l'instruction et notamment de la délibération susvisée du 18 mars 1866, que ces projets ont été expressément approuvés par le conseil municipal de ladite commune qui se les est ainsi appropriés; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la commune de Die à payer le montant des honoraires dus à cet architecte;

En ce qui concerne la fixation du montant des honoraires du sieur Tracol :

Considérant qu'il résulte également de l'instruction que les deuxième et troisième projets dressés par le sieur Tracol ne sont que des modifications du projet primitif, et qu'il n'y a pas lieu de leur appliquer le taux de 2 p. 100 convenu pour ledit projet, mais qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à 1.000 francs le montant des honoraires dus au sieur Tracol;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué aux héritiers Tracol les intérêts à dater du 8 juillet 1884, jour où ils en avaient fait la demande; qu'aux termes de l'article 1154 du Code civil, les intérêts échus peuvent être capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts, pourvu qu'ils soient dus au moins pour une année entière et qu'il en soit fait une demande spéciale; que les héritiers Tracol ont demandé les intérêts des intérêts échus dans leur mémoire en défense susvisé du 18 juin 1888; que, dès lors, ils ont droit, à partir de cette date, aux intérêts des intérêts échus... (La commune de Die est condamnée à payer aux

héritiers Tracol la somme de 1.000 francs, avec intérêts à partir du 8 juillet 1884 et les intérêts des intérêts à partir du 18 juin 1888. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens à la charge de la commune de Die.)

(N° 87)

[15 février 1889]

Travaux publics. — Dommages. — Ports maritimes. — Occupation temporaire pour établissement d'une voie ferrée. — Obligation de faire garder les bestiaux. — (Sieur Bernard contre sieurs Périé frères.)

Lorsque l'établissement temporaire d'une voie ferrée sur une propriété a pour conséquence d'obliger le propriétaire à faire garder son bétail par un vacher, alors qu'auparavant ledit bétail pouvait être abandonné sans gardien, et de livrer ladite propriété aux dégradations par suite de l'impossibilité de se clore, ce double préjudice doit entrer en ligne de compte dans le calcul de l'indemnité (*).

Vu la requête du sieur Bernard... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 3 juillet 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a fixé à 3.833f,29 l'indemnité due aux frères Périé, à raison de l'occupation de diverses parcelles de terrain leur appartenant, par ledit sieur Bernard en qualité d'adjudicataire des travaux de construction du bassin à flot de Bordeaux ; — *Ce faisant*, *attendu* que le conseil de préfecture ne devait pas tenir compte des prétendus frais occasionnés par la garde du bétail, qui figurent pour une somme de 250 francs par an dans l'évaluation du dommage, que les dégradations évaluées à 35 francs par an et causées par les passants qui traversent la propriété ne devaient pas non plus entrer en compte pour la fixation de l'indemnité; qu'en effet ces dommages ne constituent pas des dommages directs et matériels; que, dans tous les cas, le tiers expert et le conseil de préfecture en ont fait une appréciation exagérée; par ces motifs, réduire à la somme

---

(*) Voy. sur les frais de garde : 5 mars 1886, Bernard (*Ann.* 1886, p. 572).

de 1.658f,33 l'indemnité due aux frères Périé et les condamner en tous les dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense des frères Périé... tendant au rejet du pourvoi avec dépens...;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT, d'une part, qu'il est établi par l'instruction que l'occupation temporaire de la propriété des frères Périé, en vue de l'établissement d'une voie ferrée destinée au transport des matériaux, pour la construction du bassin de Bordeaux, a eu pour effet, non seulement d'enlever aux propriétaires la jouissance des terrains servant d'assiette à la voie, mais encore de les obliger à faire garder le bétail parqué dans leur domaine; que, de plus, des dégradations commises par les passants ont été la conséquence de l'impossibilité où les frères Périé se sont trouvés de clore leur propriété pendant la durée de l'occupation; que ce double préjudice est de nature à leur ouvrir un droit à indemnité, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture en a tenu compte pour évaluer le montant total de l'indemnité qui leur est due, à raison de l'occupation pratiquée par le sieur Bernard;

Considérant, d'autre part, que le requérant ne justifie pas que l'arrêté attaqué ait fait une appréciation exagérée de ces divers éléments de préjudice, en fixant à 3.833f,29 l'indemnité à payer aux frères Périé pour la période comprise entre le 1er avril 1874 et le 15 juillet 1882... (Rejet avec dépens.)

(N° 88)

[15 février 1889]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Introduction d'un cheval attelé à une voiture sur la voie ferrée, malgré une clôture conforme aux règlements, par un passage à niveau ouvert réglementairement: contravention: amende. — (Ministre des travaux publics contre sieur Dorizon.)

Procès-verbal. — La circonstance que le procès-verbal de contravention ne mentionne pas que la voie ferrée était bordée d'une clôture continue, n'est pas de nature à faire disparaître la contravention: condamnation.

Amende. Le juge de la contravention peut condamner le con-

trevenant à une amende supérieure à celle réclamée par le ministre.

(Recours du ministre des travaux publics contre un arrêté du 14 mai 1888; Sarthe; renvoyant le sieur Dorizon des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour avoir laissé un cheval attelé à une voiture et lui appartenant s'introduire sur la voie ferrée de Sablé à Sillé-le-Guillaume; les énonciations des procès-verbaux peuvent être complétées par la preuve testimoniale ou l'aveu des inculpés; dans l'espèce, si le procès-verbal ne mentionne pas que la voie ferrée était bordée d'une haie, les ingénieurs attestent qu'elle était close par une haie d'épines et un treillage continu; dès lors, la contravention était établie);

Vu les lois du 29 floréal an XVIII et du 15 juillet 1845;

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi du 23 mars 1842;

CONSIDÉRANT que le procès-verbal dressé à la date du 4 mars 1888 constate qu'un cheval attelé à une voiture et appartenant au sieur Dorizon s'est introduit sur la voie ferrée de Sablé à Sillé-le-Guillaume par le passage à niveau n° 35; qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des ingénieurs, et qu'il n'est pas contesté que la ligne est close par une haie d'épine doublée d'un treillage continu et, d'autre part, que les barrières du passage à niveau n° 35 étaient régulièrement ouvertes; que, dans ces conditions, les faits relevés à la charge du sieur Dorizon constituent une contravention à l'arrêt du conseil du 16 décembre 1759, déclaré applicable aux chemins de fer par l'article 2 de la loi du 15 juillet 1845 et que la circonstance que le procès-verbal ne mentionnait pas que la voie ferrée fût bordée d'une clôture continue, ne peut avoir pour effet de changer le caractère de ladite contravention; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture de la Sarthe a renvoyé le sieur Dorizon des fins du procès-verbal;

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de réduire à 16 francs l'amende de 100 livres prononcée par l'arrêt du conseil du 16 décembre 1759... (Arrêté annulé. Sieur Dorizon condamné à 16 francs d'amende.)

(N° 89)

[16 février 1889]

Algérie. — Impôts arabes. — Zekkat. — Imposition calculée sur le nombre de têtes de bétail possédées. — Régularité. — (Sieur Rabah-ben-Trounin.)

Communes. Chemins vicinaux. Prestations en nature. Réclamation. Délai. Déchéance d'une réclamation formée plus de trois mois après la publication des rôles.

(Recours contre 1° un arrêté du 3 septembre 1887; Constantine; prestations; 1887; commune de Barral; 2° un arrêté du 24 septembre 1887; Zekkat; 1887; commune de Barral);

Vu les ordonnances du 10 août 1834, article 54; 15 avril 1845; 1er septembre 1847, et l'arrêté du chef du pouvoir exécutif du 9 décembre 1848;

Vu l'article 28 de la loi du 21 avril 1832;

Vu le décret du 5 juillet 1854 (article 10);

Vu l'ordonnance du 17 janvier 1845;

En ce qui touche les prestations : — ... (Le rôle des prestations de la commune de Barral a été publié le 24 janvier 1887; la requête du sieur Rabah-ben-Trounin n'a été enregistré à la préfecture de Constantine que le 8 juin, c'est-à-dire après l'expiration du délai fixé par l'article 28 de la loi du 21 avril 1832);

En ce qui concerne l'impôt Zekkat : — Considérant que le sieur Rabah-ben-Trounin ne justifie pas qu'il possède moins de 8 bœufs, de 15 moutons et 9 chèvres; que, dès lors, il y a lieu de rejeter sa requête... (Rejet.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 90)

[13 février 1890]

Conducteurs principaux des ponts et chaussées. — Amélioration de leur situation.

Monsieur le Préfet, le Parlement, en votant la loi de finances portant fixation du budget du Ministère des travaux publics pour 1890, a alloué un supplément de crédit de 150.000 francs destiné à améliorer la situation des conducteurs des ponts et chaussées.

J'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret de M. le Président de la République, rendu à cet effet sur ma proposition, le Conseil d'État entendu.

Ce décret établit une nouvelle catégorie de conducteurs principaux, dont le traitement est élevé de 3.200 francs à 3.600 francs, et augmente l'effectif des classes supérieures, de manière à accélérer l'avancement.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Des instructions ultérieures leur seront d'ailleurs envoyées pour l'application de la mesure qui vient d'être prise.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

DÉCRET [13 février 1890].

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics;
Vu le décret du 13 octobre 1851;
Vu le décret du 26 novembre 1875;
Vu le décret du 11 janvier 1884;

Vu la loi de finances du 17 juillet 1889, portant fixation du budget de l'exercice 1890;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les traitements des conducteurs des ponts et chaussées, non compris les indemnités de résidence qui peuvent leur être accordées par le Ministre, sont fixés comme suit :

Conducteurs principaux	3.600 fr. 3.200
Conducteurs de 1re classe	2.800
Conducteurs de 2e classe	2.400
Conducteurs de 3e classe	2.000
Conducteurs de 4e classe	1.700

Les conducteurs du cadre d'activité sont répartis dans chaque classe dans les proportions suivantes de l'effectif total :

Conducteurs principaux, 2/16 au maximum.
Conducteurs de 1re classe, 3/16 au maximum.
Conducteurs de 2e classe, 3/16 au maximum.
Conducteurs de 3e classe, 4/16.
Conducteurs de 4e classe, 4/16.

Pour obtenir le traitement de 3.600 francs, les conducteurs principaux doivent avoir au moins cinq ans de services en cette qualité et vingt-cinq ans de services comme conducteurs.

Le nombre des conducteurs principaux auxquels ce traitement sera attribué ne pourra dépasser la moitié de l'effectif de ces agents.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Paris, le 13 février 1890.

CARNOT.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(N° 91)

[13 février 1890]

Gardes-mines principaux. — Amélioration de leur situation.

Monsieur le Préfet, le Parlement, en votant la loi de finances

portant fixation du budget du Ministère des travaux publics pour 1890, a alloué un supplément de crédit de 10.000 francs destinés à améliorer la situation des gardes-mines.

J'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret de M. le Président de la République, rendu à cet effet sur ma proposition, le Conseil d'État entendu.

Ce décret établit une nouvelle catégorie de gardes-mines principaux dont le traitement est élevé de 3.200 francs à 3.600 francs, et augmente l'effectif des classes supérieures de manière à accélérer l'avancement. Il porte également que les gardes-mines prendront à l'avenir le titre de contrôleurs des mines, qui est plus en rapport avec la nature de leurs attributions.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef des mines.

Des instructions ultérieures leur seront d'ailleurs envoyées pour l'application de la mesure qui vient d'être prise.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

DÉCRET [13 février 1890].

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

Vu le décret du 24 décembre 1851 ;

Vu le décret du 26 novembre 1875;

Vu le décret du 11 janvier 1884;

Vu la loi de finances du 17 juillet 1889, portant fixation du budget de l'exercice 1890 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les gardes-mines porteront, à l'avenir, le titre de « contrôleurs des mines ».

Art. 2. — Les traitements des contrôleurs des mines, non compris les indemnités de résidence qui peuvent leur être accordées par le ministre, sont fixés comme suit :

Contrôleurs principaux des mines	3 600fr 3.200
Contrôleurs des mines de 1re classe	2.800
Contrôleurs des mines de 2e classe	2.400
Contrôleurs des mines de 3e classe	2.000
Contrôleurs des mines de 4e classe	1.700

Les contrôleurs des mines du cadre d'activité sont répartis dans chaque classe, dans les proportions suivantes de l'effectif total :

Contrôleurs principaux.	2/16es	au maximum
Contrôleurs de 1re classe	3/16	au maximum
Contrôleurs de 2e classe.	3/16	au maximum
Contrôleurs de 3e classe.	4/16	
Contrôleurs de 4e classe.	4/16	

Pour obtenir le traitement de 3.600 francs, les contrôleurs principaux doivent avoir au moins cinq ans de services en cette qualité et vingt-cinq ans de services comme contrôleurs.

Le nombre des contrôleurs principaux auxquels ce traitement sera attribué ne pourra dépasser la moitié de l'effectif de ces agents.

Art. 3. — Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Paris, le 13 février 1890.

CARNOT.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(N° 92)

[13 février 1890]

Canaux de navigation. — Concession de prises d'eau. — Enquêtes.

Monsieur le Préfet, aux termes d'un avis du Conseil d'État, en date du 22 décembre 1874, avis annexé à la circulaire de l'un de mes prédécesseurs du 29 janvier 1875 (*), les demandes en concession de prises d'eau d'*irrigation* sur les *canaux de navigation* peuvent, contrairement aux règles posées par la circulaire du 23 octobre 1851 (**) pour l'instruction des règlements d'eau, n'être soumises qu'à une seule enquête d'une durée de vingt jours.

Or, il arrive fréquemment que, pour les prises d'eau autres

(*) *Ann.* 1875, p. 264.
(**) *Ann.* 1851, p. 307.

que celles d'irrigation à autoriser sur les canaux, il n'est procédé qu'à une seule enquête portant à la fois sur la demande en concession et sur le projet de règlement préparé par MM. les Ingénieurs.

A plusieurs reprises, la Section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie du Conseil d'État m'a fait remarquer que l'avis précité du 22 décembre 1874 n'était pas applicable dans l'espèce, et que les deux enquêtes prévues par la circulaire du 23 octobre 1851 devaient être absolument maintenues, dans tous les cas non visés par ledit avis.

Je vous prie, monsieur le Préfet, de vouloir bien prendre bonne note pour l'avenir des prescriptions ci-dessus rappelées.

J'adresse une ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le Ministre et par autorisation :

Le Conseiller d'État,

Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines,

GUILLAIN.

PERSONNEL

(N° 93)

Février 1890

I. — INGÉNIEURS

1° CONGÉ

Décision du 15 *février* 1890. — M. **Fleureau**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Bernay, au service ordinaire du département de l'Eure, est mis en congé sans traitement.

2° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 31 *janvier* 1890. — M. **Vainet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur en Chef de l'entretien, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Malapert**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur principal de la voie, à la résidence de Bordeaux.

Arrêté du 3 *février*. — M. **Moïse**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et

autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité de Chef du service de la construction, à la résidence de Paris.

Arrêté du 3 *février*. — M. **Renaudot**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, à la résistance de Paris.

Idem. — M. **Pader**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité de Chef de l'exploitation, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Cronier**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester, en qualité de Directeur, au service de la Société anonyme de la raffinerie C. Say, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Sartiaux**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur en Chef de l'exploitation, à la résidence de Paris.

Idem. — M. **Piéron**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint du service actif de l'exploitation, à la résidence de Paris.

Décision du 10 *février*. — M. **Boutan**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie générale des Eaux, est autorisé à accepter les fonctions de Directeur de la Compagnie des Eaux-Vannes.

3° DÉCÈS.

	Date du Décès.
M. **Fontaine** (Léon), Ingénieur en Chef de 1re classe en retraite	23 janv. 1890
M. **Margerid**, Ingénieur en Chef de 2e classe. . .	2 fév. 1890

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 22 *janvier*. — M. **Moissenet**, Ingénieur ordinaire des

Ponts et Chaussées, attaché, à la résidence de Nantes, au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, au service maritime du même département et à la 4e section de la navigation de la Loire, est attaché, en outre, au contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans (travaux neufs et entretien—arrondissement de Nantes), en remplacement de **M. Résal**, précédemment appelé à un autre service.

Arrêté du 25 *janvier.* — La partie du service de la navigation de la Seine comprise entre la limite des départements de la Seine et de Seine-et-Oise, en aval du pont d'Épinay et la borne kilométrique 79 à l'aval du pont de Poissy, est distraite du 1er arrondissement d'Inspection générale des Ponts et Chaussées, et rattachée au 2e arrondissement.

Arrêté du 28 *janvier.* — **M. Pernot** (Just), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire chargé, à la résidence de Lons-le-Saunier, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département du Jura, est chargé, en outre, du 2e arrondissement (Lignes de Lons-le-Saunier à Champagnole et de Champagnole à Tancua), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Moron**, en remplacement de **M. Canat**, appelé à un autre service.

Idem. — Le service d'études du chemin de fer d'Espalion à la ligne de Rodez à Millau, supprimé par arrêté du 11 janvier 1888, est reconstitué.

Il sera compris dans les attributions de **M. Crepin**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Rodez.

Idem. — **M. Canat**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à dater du 1er février 1890, au service ordinaire du département de l'Isère et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est attaché, en outre, au service du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure (**M. Revol**, Ingénieur en Chef).

Par suite, **M. Rivoire-Vicat**, Ingénieur en Chef à Tarbes, cesse d'être chargé, sous les ordres de **M. Revol**, de l'achèvement des travaux et du règlement des comptes des entreprises du chemin de fer ci-dessus désigné.

Arrêté du 30 *janvier.* — Le contrôle de l'Exploitation des voies ferrées du port de Roanne — voies des quais et embranchement sur la ligne de Paris à Lyon par le Bourbonnais jusqu'à la rive droite de la rivière de Renaison, — est organisé comme il suit, sous la direction de l'Inspecteur général Directeur du contrôle

de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

Ingénieur du chef du Contrôle.

M. **Mazoyer**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé, à la résidence de Nevers, du service du canal de Roanne à Digoin.

Contrôle commercial.

MM. **d'Ivernois**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris;
David, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris ;
Marcel, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer, à Paris.

Contrôle technique.

MM. **Rolland de Ravel**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Roanne;
Chavanis, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Roanne.

Surveillance administrative.

M. **Aureyre**, Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer, à Roanne.

Arrêté du 30 janvier. — M. **Leroy**, Conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence de Saint-Lô, au service ordinaire et maritime du département de la Manche, est attaché, en outre, au service de la section du chemin de fer de Carentan à Carteret comprise entre Carentan et la Haye-du-Puits, reconstitué par arrêté du 11 janvier 1890.

Par suite, le nombre des arrondissements du service de chemins de fer, confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gouton**, est porté de deux à trois. La section de Carentan à la Haye-du-Puits formera le 2e arrondissement du service. Le 2e arrondissement actuel (M. **Jourde**, Ingénieur ordinaire, à Granville) prendra le n° 3.

Idem. — Le service de construction des lignes du Monastier à Mende et à Marvejols, de Marvejols à Neussargues et de Mende à La Bastide (M. **Gros**, Ingénieur en Chef), précédemment confié à M. **Lamothe**, Ingénieur ordinaire, est réparti comme il suit, entre les attributions de MM. **Broussoux** et **Maurice**, Conducteurs res-

pectivement chargés des fonctions d'Ingénieur ordinaire des arrondissements de Marvejols et de Mende, savoir :

1er *Arrondissement.*

Lignes du Monastier à Mende et embranchement sur Marvejols,
— de Marvejols à Neussargues.

M. **Broussoux** (Hippolyte), Conducteur de 1re classe, faisant fonctions d'Ingénieur, à Marvejols.

2e *Arrondissement.*

Ligne de Mende à La Bastide.

M. **Maurice** (Philibert), Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur, à Mende.

Arrêté du 3 février. — Le service des études du chemin de fer de Voves à Toury, supprimé par arrêté du 30 juillet 1887, est reconstitué.

Il est replacé dans les attributions de MM. **Cahen**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Chartres, et **Lebert**, Ingénieur ordinaire, à Châteaudun.

Arrêté du 4 février. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Tabia à Tlemcen (Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien) est réorganisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des Travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Genty**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Oran.
Prat, Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Tlemcen.
Isnard, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Tlemcen.

II. *Contrôle de l'Exploitation technique.*

MM. **Genty**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Oran.
N. . ., Ingénieur ordinaire des Mines, à Oran.
(M. **Leloutre**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Oran, provisoirement chargé de l'intérim du service).
Bouty, Garde-Mines, à Oran.

III. *Contrôle de l'Exploitation commerciale.*

MM. **Bernard**, Inspecteur principal, à Paris.
Lescure, Inspecteur particulier, à Oran.

IV. *Surveillance administrative.*

M. **Vasseur**, Commissaire de surveillance administrative, à Sidi-bel-Abbès.

Par suite, M. **Pincemaille**, Ingénieur ordinaire de 3e classe des Ponts et Chaussées, à Sidi-Bel-Abbès, cesse d'être attaché à ce service.

Arrêté du 7 février. — M. **Carrau** (Jean), nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe par Décret du 5 décembre 1889, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mauléon (Basses-Pyrénées) et attaché, en outre, au service des études et travaux relatifs au régime général de bassin de l'Adour et ses affluents — 4e Section, en remplacement de M. **Laurent**, décédé.

Arrêté du 8 février. — M. **Bourgougnon**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Draguignan, au service ordinaire et maritime du département du Var et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Périer**, est chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Bastia, du 2e arrondissement (Lignes de Bastia à Corte et de Cazamozza au Fium-Orbo) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Thélin** et du 1er arrondissement du Contrôle de l'exploitation du réseau des chemins de fer corses, en remplacement de M. **Guiotton**, mis en congé pour raisons de santé.

Arrêté du 10 février. — M. **Moissenet** (Léon), Ingénieur ordinaire de 2e classe à Nantes, est attaché au service du canal de Nantes à Brest — 1re Section, en remplacement de M. **Résal**, appelé à un autre service.

M. **Moissenet** cesse d'être attaché au service maritime du département de la Loire-Inférieure (littoral Sud) et à la 4e section de la navigation de la Loire (Études et travaux relatifs à l'amélioration de la vallée de l'Acheneau).

Il reste d'ailleurs attaché au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure — arrondissement de l'Ouest et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans (Travaux neufs et entretien — arrondissement de Nantes).

Idem. — M. **Charron**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Nantes, au service du canal maritime de la Basse-Loire, est attaché, en outre, à la 4e section de la navigation de la Loire (Études et travaux relatifs à l'amélioration de la vallée de l'Acheneau), en remplacement de M. **Moissenet**.

Idem. — M. **Cosmi**, Ingénieur ordinaire de 3e classe à Nantes,

est attaché au service maritime du département de la Loire-Inférieure (littoral Sud), en remplacement de **M. Moissenet.**

M. Cosmi cesse d'être attaché au Contrôle des travaux du chemin de fer de Nantes à Segré — Section de Nantes à Candé (**M. Meugy**, Ingénieur en Chef).

Il reste d'ailleurs attaché au service de la 4e section de la navigation de la Loire.

Arrêté du 10 *février*. — **M. Vidal** (Paul), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence d'Angers, au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Maine et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Nantes à Segré — Section de Nantes à Candé (**M. Meugy**, Ingénieur en Chef), en remplacement de **M. Cosmi.**

Décision du 15 *février*. — **M. Lebis** (Auguste), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Sud-Ouest du service ordinaire du même département, jusqu'à la désignation du successeur de **M. Fleureau.**

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

25 *janvier* 1890. — **M. Bault** (Louis), Commis, Concours de 1882, n° 84, Finistère, service du canal de Nantes à Brest — 2e Section.

28 *janvier*. — **M. Havet** (Orace), Commis, Concours de 1883, n° 242, Seine, service vicinal.

Il est maintenu dans la situation de service détaché.

3 *février*. — **M. Cubaynes** (Léon), Commis, Concours de 1883, n° 198, Lot, service ordinaire.

Idem. — **M. Goubert** (Louis), Commis, Concours de 1883, n° 221, Vaucluse, service de la navigation du Rhône.

14 *février*. — **M. Deschamps** (Joseph), Commis, Concours de 1883, n° 96, Haute-Savoie, service ordinaire.

19 *février*. — M. **Chables** (François), Concours de 1882, n° 163, Seine, service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

21 *février*. — M. **Brun** (Auguste), Commis, Concours de 1883, n° 165, Allier, service ordinaire.

2° CONGÉ.

9 *janvier* 1890. — M. **Lecourt** (Paul), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe, est mis en congé sans traitement.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

30 *janvier* 1890. — M. **Etienne** (Emile), Conducteur de 2ᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef de section, à la résidence de Nancy.

31 *janvier*. — M. **Campech** (Victor), Conducteur de 3ᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à s'occuper de travaux d'architecture dans le département de l'Orne.

3 *février*. — M. **Duplay** (Auguste), Conducteur de 2ᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité d'Ingénieur, au service de la Compagnie générale des Eaux, à Nice.

8 *février*. — M. **Dédet** (Auguste), Conducteur de 1ʳᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie concessionnaire du canal de Saint-Dizier à Wassy, à la résidence de Pont-Varin.

Idem. — M. **Liébaert** (Emile), Conducteur de 4ᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de remplir les fonctions de Directeur de la sucrerie de Magny-en-Vexin (Seine-et-Oise).

14 *février*. — M. **Merché** (Jules), Conducteur de 3ᵉ classe, en congé renouvelable pour raisons de santé, est maintenu, sur sa demande, dans la même situation pendant une nouvelle période de cinq ans.

4° RETRAITES.

Date d'exécution.

M. **Girardot** (Pierre), Conducteur principal, Saône-et-Loire, service des études et travaux du chemin de fer de Roanne à Chalon-sur-Saône. . . 1 mars 1890

M. **Trémembert** (Emile), Conducteur principal, Côtes-du-Nord, service du canal de Nantes à Brest — 2e Section. . . . . 1 mai 1890

5° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Machabey** (Gustave), Conducteur de 3e classe, détaché au service vicinal du département du Doubs . . . . 5 janv. 1890

M. **Bargilliat** (Gabriel), Conducteur de 4e classe, Finistère, service maritime. . . . . 18 janv. 1890

M. **Daigney** (Alexandre), Conducteur de 2e classe, détaché au service de l'Administration des chemins de fer de l'État.. . . . . 19 janv. 1890

M. **Laurent** (Hector), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, Basses-Pyrénées, service ordinaire et études et travaux relatifs au régime général de bassin de l'Adour — 4e Section. . . . . 26 janv. 1890

6° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *janvier* 1890. — M. **Cadot** (Maurice), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Marne, passe au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et d'entretien — des chemins de fer du Nord, même département.

Idem. — M. **Pillet** (Eugène), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Verneuil à La Loupe, passe au service ordinaire du département de l'Eure.

Idem. — M. **Bissière** (Daniel), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, passe au service maritime du même département.

Idem. — M. **Pestel** (Isidore), Conducteur de 2e classe, attaché,

dans le département de Maine-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer d'Angers à La Flèche, passe dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

30 *janvier*. — M. **Chavanis** (Marc), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Loire, au service de la navigation de la Loire — 2e Section, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des voies ferrées du port de Roanne.

31 *janvier*. — M. **Carrère** (Dominique), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe dans le département des Hautes-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Lannemezan à Arreau.

3 *février*. — M. **Cholle** (Auguste), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Gard, est attaché, en outre, au service du Contrôle des Tramways de la ville de Nîmes.

Idem. — M. **Jesberger** (Emile), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, passe dans le département de l'Oise, au service de la navigation de l'Oise et du canal latéral à cette rivière.

4 *février*. — M. **Leroy** (Edmond), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, passe dans le département du Loiret, au service des travaux d'amélioration du canal de Briare.

Idem. — M. **Pinçon** (Georges), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, passe au service ordinaire du département de l'Oise.

5 *février*. — M. **Flambard** (Albert), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la 2e section de la navigation de la Seine, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Ceinture.

Idem. — M. **Cadiat** (Louis), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Marne et au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Ceinture, cesse d'être attaché à ce dernier service.

6 *février*. — M. **Cussinet** (Joseph), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, passe au service ordinaire du département de l'Yonne.

7 *février*. — M. **Sanson** (Adolphe), Conducteur de 1re classe,

attaché au service ordinaire du département de la Manche, est attaché, en outre, au service des études du chemin de fer de Coutances à Regnéville.

7 février. — M. **Monges** (Antoine), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est attaché, en outre, au service du Contrôle d'études et travaux du chemin de fer de Digne à Saint-André.

Idem. — M. **Thumin** (Pierre), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est attaché, en outre, au service du Contrôle d'études et travaux du chemin de fer de Digne à Saint-André.

Idem. — M. **Berrutty** (Gustave), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département des Alpes-Maritimes, au service du Contrôle d'études et travaux du chemin de fer de Grasse à Nice, passe dans le département du Var, au service du Contrôle d'études et travaux du chemin de fer de Draguignan à Saint-André.

Idem. — M. **Bourdellon** (Charles), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est attaché, en outre, au service du Contrôle d'études et travaux du chemin de fer de Draguignan à Saint-André.

Idem. — M. **Macarry** (Paulin), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est attaché, en outre, au service du Contrôle d'études et travaux du chemin de fer de Grasse à Nice.

Idem. — M. **Reynier** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est attaché, en outre, au service du Contrôle d'études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Nice.

8 février. — M. **Lanusse** (Casimir), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Lombez, passe dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne.

Idem. — M. **Albisson** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Castres, passe dans le département de la Haute-Garonne, même service.

10 février. — M. **Jougla** (Zacharie), Conducteur de 2e classe, démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade et attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine — 1re Section — 2e Division.

12 *février*. — M. **Hallouin** (Louis), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est nommé Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

14 *février*. — M. **Bataille** (Alexandre), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine, passe dans le département du Calvados, même service.

Idem. — M. **Lapeyrère** (Alphonse), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer de Condom à Riscle, passe au service des études du chemin de fer d'Eauze à Auch, même département.

19 *février*. M. **Samson** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe dans le département de la Corrèze, même service.

21 *février*. — M. **Maurin** (Albert), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Ecalle** (Alexandre), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Gard, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, même département.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

(N° 94)

[1er janvier 1890]

Travaux publics. — Chemins de fer français. — Ouvertures et concessions en 1889.

OUVERTURES
ET
CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS
EN 1889

LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

DATES 1	DÉSIGNATION DES LIGNES ou SECTIONS 2	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ou ADMINISTRATIONS 3	LONG[…] EN KILO[…] 4
	Ouvertures.		
10 janvier	Ponte-Leccia à Palasca (a)	Non concédé	25
28 janvier	Barjols à Meyrargues	Sud de la France	42
17 février	Tonnay-Charente à Marennes et au Chapus	Etat	31
1er mars	Clairmain à Pouilly-sous-Charlieu	Paris-Lyon-Méditerranée	53
20 mars	Raccordements de Chasse et de Vénissieux	Paris-Lyon-Méditerranée	4
8 avril	Le Blanc à Argenton	Paris à Orléans	37
15 avril	Embranchement industriel de Navarre	Ouest	1
1er mai	Grenelle (rue Leblanc) à Puteaux	Ouest	13
1er juin	Neufchâteau à Barisey-la-Côte	Est	25
8 juin	Pont-Audemer à Quetteville	Ouest	16
16 juin	Pontaubault à Mortain. Embranchement	Ouest	33
16 juin	Mortain. Embranchement à Mortain-le-Neubourg	Ouest	3
16 juin	Cazoulès à Souillac et à Saint-Denis	Paris à Orléans	24
30 juin	La Haye-du-Puits à Carteret	Ouest	20
8 juillet	Raccordement avec la grande ceinture de la ligne de l'Etang-la-Ville à Saint-Cloud	Ouest	1
10 juillet	Oyonnax à Saint-Claude	Paris-Lyon-Méditerranée	31
11 juillet	Saint-Georges à Prey	Ouest	24
14 juillet	Bocognano à Vizzavona (a)	Non concédé	10
15 juillet	Saint-Gengoux à Montchanin	Paris-Lyon-Méditerranée	24
18 août	Elne à Céret	Midi	24
19 septembre	Tamnay à Château-Chinon	Paris-Lyon-Méditerranée	23
10 novembre	Saint-Pons à Bédarieux	Midi	35
11 novembre	Verneuil à La Loupe	Ouest	40
	Total		542
	Longueur exploitée au 31 décembre 1888		32.652
	Longueur exploitée au 31 décembre 1889		33.194 (b)

(a) Chemins à voie de 1 mètre de largeur. — L'exploitation est faite par la Société des chemins de fer départementaux.

(b) Savoir :

Chemins concédés à des compagnies (*)	30.430
Réseau de l'Etat	2.499
Chemins non concédés	265
Total égal	33.194

(*) Non compris : 1° 225 kilomètres pour les chemins industriels et divers ; 2° 15 kilomètres sur le territoire suisse et 2 kilomètres sur le territoire belge.

LIGNES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL (SUITE)

DATES 1	DÉSIGNATION DES LIGNES ou SECTIONS 2	DÉSIGNATION DES COMPAGNIES ou ADMINISTRATIONS 3	LONGUEUR en KILOM. 4
	Concessions définitives.		
Loi du 20 juin. .	Bricon au raccordement direct de Chaumont	Est	9
Loi du 22 juillet.	Corbeil à Montereau (*c*)	Paris-Lyon-Méditerranée.	61
Loi du 29 juillet.	Grasse à Nice	Sud de la France	22
Loi du 29 juillet.	De la ligne de Grasse à Nice à Saint-André.	Sud de la France	92
Décret du 12 août.	Raccordement de Bordeaux (Saint-Louis) au bassin à flot et aux lignes du Midi	Médoc	2
	Total		186
	Longueur concédée définitivement au 31 décembre 1888		38.254
	Ajoutant :		
Décret du 14 déc.	Prolongement, dans l'intérieur de Paris, de la ligne de Paris à Sceaux et à Orsay, jusqu'au carrefour Médicis	Paris à Orléans	2
			38.442
	Déduisant :		
Décret du 16 nov.	Port-de-Bouc à Martigues-Ferrières	Port-de-Bouc à Martigues-Ferrières (*d*)	5
	Longueur concédée définitivement au 31 décembre 1889		38.437 (*e*)
	Concessions éventuelles.		
Loi du 20 juin. .	Vitry-le-François à Lunéville	Est	84
	Longueur concédée éventuellement au 31 décembre 1888		1.716
			1.800
	Déduisant :		
Concessions rendues définitives en 1889 (Voir ci-dessus)	Corbeil à Montereau	Paris-Lyon-Méditer. 61	175
	Grasse à Nice	Sud de la France 22	
	De la ligne de Grasse à Nice à Saint-André.	Sud de la France 92	
	Longueur concédée éventuellement au 31 décembre 1889		1.625 (*f*)

(*c*) Par Melun, Chartrettes et Champagne.

(*d*) Concession abandonnée.

(*e*) Savoir : Chemins concédés à des compagnies (*) . . . 35.491
Réseau de l'État . . . 2.946
Total égal . . . 38.437

(*f*) Savoir : Chemins concédés à des compagnies . . . 1.291
Réseau de l'État . . . 334
Total égal . . . 1.625

(*) Non compris : 1° 275 kilomètres pour les chemins industriels et divers; 2° 15 kilomètres sur le territoire suisse et 2 kilomètres sur le territoire belge.

LIGNES D'INTÉRÊT LOCAL

DATES 1	DÉSIGNATION DES LIGNES ou SECTIONS 2	DÉSIGNATION des DÉPARTEMENTS 3	LONGUEUR en KILOM. 4
	Ouvertures.		
1er janvier	Doullens à Beauval (a)	Somme	8
15 janvier	Souppes à Château-Landon (a)	Seine-et-Marne	6
14 février	Beauval à Beauquesne (a)	Somme	5
15 février	La Ferté-sous-Jouarre (Condetz) à Montmirail (a)	Marne et Seine-et-Marne	43
17 février	Gerzat à Maringues	Puy-de-Dôme	20
1er avril	Albert à Péronne (a)	Somme	42
8 mai	Ligueil à Montrésor (a)	Indre-et-Loire	41
8 mai	Le Grand-Pressigny à Esvres-sur-Indre (a)	Indre-et-Loire	58
25 juin	Rosières à Montdidier (a)	Somme	29
14 juillet	Chantelle à Bézenet (a)	Allier	37
18 juillet	Eyguières à Meyrargues	Bouches-du-Rhône	[illegible]
21 juillet	Morcenx à Mézos et à Uza	Landes	[illegible]
21 juillet	Labouheyre à Mimizan	Landes	[illegible]
19 septembre	Cogolin-Saint-Tropez à Saint-Raphaël	Var	[illegible]
24 octobre	Péronne à Ham (a)	Somme	[illegible]
26 octobre	Fricourt à Rosières (a)	Somme	[illegible]
1er novembre	Condetz à la Ferté-sous-Jouarre (a)	Seine-et-Marne	7
11 novembre	Saint-André-de-Cubzac à Blaye	Gironde	25
19 novembre	Angoulême à Rouillac (a)	Charente	37
	Total		538
	Longueur exploitée au 31 décembre 1888		2.396
	Longueur exploitée au 31 décembre 1889		2.934
	Concessions.		
Loi du 21 février	Lacanau à l'Océan	Gironde	12
Loi du 23 avril	De la rue du Champ-de-Foire à la rue de la Côte (ville du Havre) (b)	Seine-Inférieure	1
Loi du 25 juin	Arles-Trinquetaille aux Salins-de-Giraud (a)	Bouches-du-Rhône	36
	Arles-Trinquetaille aux Saintes-Maries (a)	Bouches-du-Rhône	32
Loi du 6 juillet	Montvicq à Commentry (a)	Allier	9
Loi du 22 juillet	Forest-l'Abbaye à Noyelles (a)	Somme	11
Loi du 29 juillet	Dompierre-sur-Besbre à La Palisse	Allier	42
	Total		143
	Longueur concédée au 31 décembre 1888		3.729
	Longueur concédée au 31 décembre 1889		3.872

(a) Chemins à voie de 1 mètre de largeur.
(b) Chemin à voie de 1m,20 de largeur.

CHEMINS DE FER ALGÉRIENS

DATES 1	DÉSIGNATION DES LIGNES ou SECTIONS 2	DÉSIGNATION des COMPAGNIES 3	LONGUEUR en KILOM. 4
	Ouvertures.		
25 février	Mostaganem (gare provisoire à gare définitive)	Franco-Algérienne	1
25 février	Relizane à Tiaret	Franco-Algérienne	121
24 mars	Tazmalt à Beni-Mausour	Est-Algérien	7
11 juillet	Les Ouled-Rhamoun à Aïn-Beida	Est-Algérien	92
12 août	Lamoricière à Aïn-Fezza	Ouest-Algérien	22
	Total		243
	Longueur exploitée au 31 décembre 1888		2.562
	Longueur exploitée au 31 décembre 1889		2 805 (a)
	Concessions définitives.		
	Concessions de 1889. — Néant		»
	Longueur concédée définitivement au 31 décembre 1889		2.903 (b)

(a) Non compris 225 kilomètres sur le territoire tunisien (ligne de la Medjerdah) et 28 kilomètres pour les chemins industriels

(b) Non compris 225 kilomètres sur le territoire tunisien et 28 kilomètres pour les chemins industriels.

(N° 95)

[1er Janvier 1889]

Travaux publics. — Chemins de fer de l'Europe. — Situation au 31 décembre 1888. — *Ouvertures en* 1888.

NUMÉROS d'ordre	DESIGNATION DES ÉTATS		LONGUEUR DES CHEMINS DE FER livrés à l'exploitation au 31 déc. 1887 (1)	au 31 déc. 1888 (1)	ACCROISSEMENT en 1888 (1)
1	2		3	4	5
			kilomètres	kilomètres	kilomètres
1	Allemagne	Alsace-Lorraine	1.337	1.347	10
		Bade	1.395	1.395	»
		Bavière	(2) 5.323	5.389	66
		Brunswick	124	124	»
		Hesse-Darmstadt	937	981	44
		Mecklembourg	890	914	24
		Oldenbourg	354	394	40
		Prusse	24.718	25.419	701
		Saxe royale	2.346	2.388	42
		Saxe (duchés de), villes libres, etc.	587	631	44
		Wurtemberg	1 585	1.593	8
		Ensemble	39.596	40.575	979

OBSERVATIONS (6)

(1) Les chiffres des colonnes 3, 4 et 5 représentent la longueur des lignes appartenant aux administrations ou compagnies de chaque Etat, y compris les sections construites sur le territoire étranger.

	1887	1888
	kilom.	kilom.
(2) Bavière	4.660	4.726
Palatinat	663	663
Totaux ci-contre	5.323	5 389
(3) Lignes autrichiennes (a)	17 026	17.793
Lignes hongroises	7.200	7.393
Lignes bosniaques	479	545
Totaux ci-contre	24.705	25.731
(4) Lignes d'intérêt général	31 770	32 652
Lignes d'intérêt local	2.232	2.386
Lignes industrielles	225	225
Totaux ci-contre	34.227	35.263

2	Autriche-Hongrie	(3) 24.708	25.731	1.023
3	Belgique	4.682	4.828	146
4	Danemark	1.969	1.969	»
5	Espagne	9.492	9.669	177
6	France	(4) 34.227	35.263	1.036
7	Grande-Bretagne et Irlande	(5) 31.698	32.054	356
8	Grèce	605	625	20
9	Italie	11.590	12.351	761
10	Pays-Bas et Luxembourg	(6) 2.952	3.000	48
11	Portugal	1 829	1.913	84
12	Roumanie	2.351	2.475	124
13	Russie et Finlande	(7) 28,518	29.414	896
14	Serbie	517	517	»
15	Suède et Norvège	(8) 8.950	9.089	139
16	Suisse	2.723	2.792	69
17	Turquie, Bulgarie et Roumélie	(9) 1.393	1.649	256
18	Malte (île de)	11	11	»
	Totaux et moyennes	207.808	213.925	6.117

(5) Angleterre	22.346	22.578
Écosse	4.954	4.983
Irlande	4.302	4.397
Jersey et Man	96	96
Totaux ci-contre	31.698	32.054
(6) Hollande	2.522	2.560
Luxembourg	430	440
Totaux ci-contre	2.952	3.000
(7) Russie	26.970	27.866
Finlande	1.548	1.548
Totaux ci-contre (b)	28.518	29.414
(8) Suède	7.388	7.527
Norvège	1.562	1.562
Totaux ci-contre	8.950	9 089
(9) Turquie et Roumélie	1.169	1.264
Bulgarie	224	385
Totaux ci-contre	1.393	1.649

(a) Y compris les lignes austro-hongroises dont l'étendue sur le territoire hongrois est de 2.928 kilomètres en 1887 et de 3.027 kilomètres en 1888.

(b) Non compris le chemin de fer transcaspien, 1.050 kilomètres en 1887 et 1.419 en 1888.

NOTA. — Il résulte du tableau ci-dessus que la longueur totale des chemins de fer exploités en Europe, qui était, au 31 décembre 1887, de 207 808 kilomètres, se trouve portée, au 31 décembre 1888, au chiffre de 213.925; l'accroissement total en 1888 est donc de 6.117 kilomètres, soit 2,94 p. 100 du réseau exploité à la fin de 1887.

Détail des Lignes livrées à l'exploitation, en 1888, par Administration ou par Compagnie.

DÉSIGNATION DES LIGNES 1		DATES D'OUVERTURE 2	LONGUEURS 3 kilom.	kilom.
ALSACE - LORRAINE				
Etat	Hadingen à Gr. Moyeuvre	15 novembre	»	10
Mulhouse à Wittenheim		27 août	»	(a)
BAVIÈRE				
Etat	Neumarkt à Beilngries Greissbach à Freistadt Roth à Greding	1er juin	»	(b)
	Pocking à Passau (I. L.) (c)	15 octobre	34	53
	Reichenhall à Berchtesgaden (I. L.) (c)	25 octobre	19	
Sonthofen à Oberstdorf	(Chemin de fer d'intérêt local)	3 août	»	13
	Total			66
HESSE - DARMSTADT				
Hesse supérieure	Nidda à Schotten	26 mai	14	32
	Stockheim à Gedern	1er octobre	18	
Lignes secondaires (d)	Osthofen à Westhofen	14 avril	6	12
	Sprendlingen à Wollstein	11 octobre	6	
	Total			44
MECKLEMBOURG				
Frédéric-François	Schwerin à Crivitz	2 septembre	»	24
OLDENBOURG				
Etat	Essen à Lœningen	12 août	14	40
	Vechta à Lohne	1er septembre	8	
	Jever à Carolinsiel	1er septembre	18	

PRUSSE

Direction de Berlin	Grunow à Beskow	17 janvier	9	159
	Rokietnica à Pinne	1er mars	34	
	Lævenberg à Templin	1er mai	33	
	Straslund à Velgast et Ribnitz	1er juillet	43	
	Embranchement de Velgast à Barth	1er juillet	11	
	Pinne à Birnbaum	11 août	29	
Direction de Bromberg	Wreschen à Strzalkovo	1er janvier	18	140
	Deutschkrone à Callies	1er septembre	45	
	Terespol à Schwetz	1er septembre	6	
	Hohenstein à Soldau	1er octobre	53	
	Rogasen à Wongrowitz	1er décembre	18	
Direction de Hanovre	Laasphe à Feudingen	1er juillet	10	37
	Hildesheim à Hoheneggelsen	16 août	17	
	Grohn Vegesack à Frage	31 décembre	10	
Direction de Francfort	Fulda à Gersfeld	1er octobre	27	36
	Teutschtenthal à Salzmunde	22 octobre	9	
Direction de Cologne (rive gauche)	Adenau à Altenahr	15 juillet	18	34
	Bleialf à Saint-Vith	1er octobre	16	
Direction de Cologne (rive droite)	Dorstfeld à Marten	1er avril	3	8
	Staffel à Limburg	18 décembre	5	
Direction d'Elberfeld	Vehbach à Freudenberg	15 mai	10	48
	Hilchenbach à Erndtebruck	1er octobre	19	
	Dahlerau à Beyenburg	1er novembre	5	
	Wulfrath à Velbert	1er novembre	8	
	Erndtebruck à Leimstruth	20 décembre	6	
Direction de Breslau	Gleivitz (Sosnica) à Orzesze	1er octobre	18	187
	Lissa à Jarotschin	1er octobre	69	
	Kankel à Ostrowo	1er octobre	97	
	Posen à Posen Gerberdamm	1er octobre	3	
Altena (ch. de fer du district d')	Halwer à Schalksmuhle (e)	5 mars	»	9
Gernrode à Harzgerode	Mægdesprung à Harzgerode	1er juillet	»	7
Golbeck à Giesenslager		1er janvier	»	13
Gr. Lichterfelde à Teltow	(Ch. de fer sur route)	8 juillet	»	5
Kerkerbrach (ch. de fer de)	Eschenau à Heckholzhausen	10 janvier	»	7
Main-Neckar	Raccordement à la gare de Francfort	1er janvier	»	2
Marche du Holstein	Bredebro à Lugumkloster	21 septembre	»	9
	Total			701

(a) Pour mémoire 8 kilomètres de chemin de fer à voie étroite.
(b) Lignes d'intérêt local ouvertes provisoirement en octobre 1887 et comptées dans la situation publiée en 1888.
(c) Ouverture provisoire.
(d) Entreprise Bachstein.
(e) A voie étroite.

DÉSIGNATION DES LIGNES 1		DATES D'OUVERTURE 2	LONGUEURS 3 kilom.	kilom.
SAXE ROYALE				
État	Leipsik à Plagwitz (Lindenau)	17 septembre	9	42
	Mugeln à Nerchau Trebsen (*h*)	1er novembre	24	
	Schœnfeld à Geyer (*h*)	1er décembre	9	
DUCHÉS DE SAXE				
Hildburghausen à Heldburg	Hildburghausen à Heldburg (*h*)	1er juillet	25	30
	Heldburg à Friedrichshall (*h*)	1er décembre	5	
Weimar à Blankenhain (*a*)	Tannroda à Kranichfeld	14 octobre	»	3
Werra	Themar à Schleusingen	28 octobre	»	11
	Total			44
WURTEMBERG				
Filder (chemin de fer de)	Degerloch à Hohenheim (*h*)	12 décembre	»	8
AUTRICHE-HONGRIE				
Etat Autrichien	Siveric à Knin (*b*)	7 juin	20	25
	Prague à Smichow	1er novembre	5	
Etat Hongrois	Sunja à Uj-Gradiska	10 janvier	»	78
Bukowine (chemin de fer d'intérêt local de)	Hatna à Kimpolung (*c*)	1er mai	»	67
Empereur Ferdinand du Nord	Raccordement Cracovie-Podgorze à Bonarka	1er janvier	8	225
	Kojetein à Bielitz (I. L.). Kojetein à Kremsier	1er juin	9	
	Kojetein à Bielitz (I. L.). Bistritz à Wall-Meseritsch	1er juin	26	
	Kojetein à Bielitz (I. L.). Krasna à Bielitz	1er juin	118	
	Bielitz à Kalwarya (I. L.)	1er juin	59	
	Golleschau à Ustron (I. L.)	18 décembre	5	
Hannsdorf à Ziengenhals (*d*) (I. L.)	Niederlindewiese à Ziegenhals (frontière)	26 février	26	57
	Hannsdorf à Niederlindewiese	1er octobre	31	
Keszthely à Balaton Srt. Gyorgy	(I. L.)	25 septembre	»	9
Krems (chemin de fer de la vallée de)	Michelsdorf à Klaus (I. L.)	1er novembre	»	9
Maros Ludas à Bistritz (*e*)	Nagy Csag Budatelke à Saja-Magyaros (Bistritz)	24 juillet	»	42
Metkowic à Mostar et Rama (*f*)	Mostar à Rama (Ostrozac) (*h*)	22 août	»	[illegible]
Muhlkreis (chemin de fer de)	Urfahr à Aigen Schlaegl	18 octobre	»	[illegible]

Ouest Hongrois	Szombathely à Pinkafo (d)	17 décembre	»	53
Reichenberg à Gablonz (g)	(I. L.)	26 novembre	»	12
Société Austro-Hongroise des chemins de fer de l'État	Enzensdorf à Poysdorf	6 septembre	9	102
	Felegyhaza à Csongrad (I. L.)	10 septembre	25	
	Perjamos à Varias	21 octobre	8	
	Ung. Brod à Vlarapass	28 octobre	47	
	Vlarapass à Tepla Trenczen (Teplicz)	28 octobre	13	
Szekler (chemin de fer de) (e)	Hejasfalva à Szekely Udvarhely	15 mars	»	37
Transversal Moravo-Bohémien (d)	Horazdovic à Klattau	1er mars	58	159
	Janovic à Taus	1er octobre	32	
	Ober Cerekwe à Tabor	17 décembre	69	
Vicinaux de Budapest (chemins de fer)	Budapest à Csinkota	19 juillet	11	27
	Alt Ofen à Szt-Endre	16 août	16	
	Total			1.026

BELGIQUE

Etat	Eprave à Villers-sur-Lesse		4	5
	Benonchamps à la frontière luxembourgeoise	1er juillet	1	
Société nationale des chemins de fer vicinaux	Bourg Léopold à Bree	9 janvier	25	141
	Bruxelles à Lennick-Saint-Quentin	1er février	13	
	Saint-Ghislain à Hautrage	1er mai	11	
	Gand à Saffelaere	6 mai	17	
	Huy à Varemme	6 mai	25	
	Lennick à Enghien	22 septembre	18	
	Eeckeren à Wilmarsdonck et Lillo (fort)	1er octobre	14	
	Deynze à Audenarde	14 octobre	18	
	Total			146

ESPAGNE

Durango à Zumarraga	Placencia à Vergara (h)	septembre	8	12
	Malzaga à Elgoïbar (h)	décembre	4	
Nord	Villalba à Segovie	1er juillet	»	63
Valence à Liria (h)		décembre	»	27
Zafra à Huelva	Valdelamusa à Zafra	4 novembre	»	75
	Total			177

(a) Entreprise Bachstein.
(b) Section des chemins de fer Dalmates.
(c) Exploité par la compagnie de Lemberg-Czernowitz-Jassy.
(d) Exploité par l'Etat autrichien.
(e) Chemin de fer d'intérêt local exploité par l'Etat hongrois.
(f) Chemin de fer de l'État sur le territoire d'occupation.
(g) Exploité par les chemins de fer de raccordement du sud-nord d'Allemagne.
(h) A voie étroite.

DÉSIGNATION DES LIGNES 1		DATES D'OUVERTURE 2	LONGUEURS 3 kilom.	LONGUEURS 3 kilom.
	FRANCE			
	Lignes d'intérêt général			
Nord	Thiant à Lourches	10 août	11	90
	Sains à Laon	20 août	36	
	Laon à Rozoy-sur-Serre	3 novembre	43	
Est	Is-sur-Tille à Gray	27 octobre	•	46
Ouest	Evreux au Neubourg (22 kilomètres) et Evreux-ville à Evreux-Navarre (2e section. 2 kilomètres)	2 janvier	24	126
	Saint-Aubin-du Vieil-Evreux à Prey et à Damville	1er juillet	20	
	Le Neubourg à Glos-Montfort	1er juillet	24	
	Pouancé à Laval	2 décembre	58	
Paris à Orléans	La Trimouille au Blanc	13 août	18	48
	Bergerac à Mussidan	27 août	30	
Paris à Lyon et à la Méditerranée	Annemasse à la frontière	6 juin	2	116
	Gilley à Pontarlier	10 septembre	23	
	Chalon-sur-Saône à Cluny	20 octobre	50	
	Avallon à Nuits-sous-Ravières	20 novembre	41	
Midi	Saint-Sulpice à Castres	4 mars	48	188
	Tarascon à Ax	22 avril	25	
	Saint-Chély à Saint-Flour	27 mai	37	
	Condom à Eauze	5 juillet	34	
	Saint-Amans-Soult à Saint-Pons	12 juillet	26	
	Saint-Flour à Neussargues	10 novembre	18	
Etat	Déviation, près Pont-de-Braye, de la ligne de Château-du-Loir à Saint-Calais	26 janvier	(a)	
Sud de la France	Draguignan à Salernes	20 avril	30	55
	Salernes à Barjols	27 août	25	
Réseau corse (b)	Bastia à Corte	1er février	74	181
	Casamozza à Tallone	1er février	47	
	Tallone à Ghisonaccia	17 juin	18	
	Ajaccio à Bocognano	1er décembre	42	
Saint-Georges-de-Commiers à La Mure et embranchements (c)		1er août	»	32
	Total			882

Lignes d'intérêt local

Société générale des chemins de fer économiques	Blaye à Saint-Ciers-la-Lande (d)	15 mai	22	56
	Bourges à Dun-sur-Auron	1er octobre	34	
Compagnie des chemins de fer départementaux	Montereau à Souppes	1er octobre	»	45
Compagnie du Médoc	Pauillac au Port-des-Pilotes (d)	30 avril	»	1
Société des chemins de fer du Cambrésis	Villers-Outreaux à Catelet-Gouy	6 mai	»	5
Compagnie des tramways de la Sarthe	Le Mans à Saint-Denis d'Orques	17 septembre	»	47
Total				154

GRANDE-BRETAGNE ET IRLANDE

Angleterre

Barry Dock	Barry Dock à Cogan	20 décembre	»	8
Cambrian	Raccordement	31 décembre	»	2
Olyn Valley			»	14
Great Eastern	Raccordements	31 décembre	»	8
Great Northern	Sutton-on-Sea à Mablethorpe	14 juillet	5	6
	Raccordement	31 décembre	1	
Great Western	Bodmin à Wadebrige	3 septembre	»	19
Ile de Vight	Raccordement	31 décembre	»	2
Lancashire et Yorksire	Swinton à Atherton	1er juillet	10	18
	Atherton à Crow Nest junction	1er octobre	6	
	Raccordement	31 décembre	2	
London and North Western	Weedon à Daventry	1er mars	7	35
	Prolongement de la ligne de Soho à Perry Bar	1er mars	3	
	Courbe de Morecambe	19 mai	1	
	Embranchement des marchandises de Nottingham	2 juillet	1	
	Raccordements divers	31 décembre	23	
London and South Western	Brockenhurst à Christchurch	5 mars	18	23
	Embranchement de Bournemouth	5 mars	5	
A reporter				135

(a) Pour mémoire : 2 kilomètres en remplacement de pareille longueur abandonnée.
(b) Chemins non concédés exploités par la compagnie des chemins de fer départementaux.
(c) Chemin non concédé exploité par la compagnie de Fives-Lille.
(d) A voie étroite.

DÉSIGNATION DES LIGNES 1		DATES D'OUVERTURE 2	LONGUEURS 3 kilom.	kilom.
Angleterre (*suite*)				
	Report			135
London, Brighton and South Coast	Hurst Green junction à Edenbridge	2 janvier	6	19
	Edenbridge à Ashurst junction	1er octobre	13	
London, Chatham and Dover	Blackheath Hill à Greenwich	1er septembre	»	2
London, Tilbury and Southend	East Hornden à Pitsea	1er juin	»	11
Mersey	Embranchement de Birkenhead Park	2 janvier	»	3
Midland	Ilkley à Bolton Abbey	1er juin	8	31
	Bolton Abbey à Skipton	1er octobre	10	
	Staveley à Elmton et Cresswell	1er novembre	13	
North Eastern	Newsham à Blyth		4	5
	Prolongement de l'embranchement d'Alnwick		1	
Saint-Austell and Pentewan	Raccordement	31 décembre	»	2
Seacombe, Hoylake and Deeside	Birkenhead Park à Wallasey	2 janvier	5	7
	Wallasey à New Brighton	30 mars	2	
Taff Vale	Raccordement	31 décembre	»	3
West Lancashire	Raccordements	31 décembre	»	11
Wrexham, Mold and Connah's Quay	Brymbo à Vron	8 octobre	1	3
	Raccordement	31 décembre	2	
	Total			232
Écosse				
Caledonian	Chapelhall à Newhouse	1er juillet	2	26
	Larbert à Bonnybridge (central)	1er juillet	4	
	Barmill à Ardrossan	4 septembre	20	
Kilsyth à Bonnybridge (*a*)		1er juillet	»	11
	Total			37
A déduire, sections abandonnées en 1888 :				
Ayrshire and Wigtownshire : 5 kilomètres ; Caledonian : 3 kilomètres. Total				8
[illegible]				[illegible]

Irlande				
Belfast and Northen Counties	Knockanally à Parkmore	27 août	»	8
Cavan à Leitrim et Roscommond (*b*)			»	77
Cork and Muskerry Light (*b*)	2e section		»	15
West Carbery (*b*)	Raccordement		»	3
	Total			103
A déduire, sections abandonnées en 1888 :				
Belfast and Northern Counties				8
	Reste			95
	Total général			356
GRÈCE				
Péloponèse	Patras à Achaïa	15 décembre	»	20
ITALIE				
Adriatique	Naples-central à la gare maritime de porta di Massa	9 avril	2	253
	Massa Lombarda à Lugo	12 avril	9	
	S. Giovanni in Perciseto à Crevalcore	9 juin	9	
	Cineto Romano à Solmona	30 juillet	116	
	Portogruaro à Casarsa	19 août	21	
	Fognano à Marradi	26 août	17	
	Usmate à Seregno	24 septembre	14	
	Lecco à Come	20 novembre	37	
	Marcerata à San Severino	24 décembre	28	
Arrezzo à Stia		12 août	»	44
Ferrare à Suzzara	Suzzara à Sermide	1er juillet	49	82
	Sermine à Ferrare	22 décembre	33	
Méditerranée	Rocca dei Baldi à Mondovi	18 février	7	99
	Gravellona Toce à Domodossola	9 septembre	29	
	Sassano-Tegiano à Casalbuono	3 novembre	19	
	Spezia à Pontremoli	15 novembre	34	
	Bagnara à Palmi	31 décembre	10	
	A reporter			478

(*a*) Exploité par la compagnie du Caledonian.

(*b*) Chemin de fer secondaire.

DÉSIGNATION DES LIGNES 1		DATES D'OUVERTURE 2	LONGUEURS 3 kilom.	LONGUEURS 3 kilom.
ITALIE (*suite*)				
	Report			478
Modène à Vignola		29 décembre	»	26
Sardaigne (chemins de fer secondaires de la)	Cagliari à Isili	15 février	81	195
	Monti à Tempio	15 février	40	
	Bosa à Macomer	26 decembre	48	
	Macomer à Tirso	26 décembre	26	
Sicile	Gare de Licata au port	26 novembre	»	2
Udine à Portogruaro	Udine à San Giorgio di Nogaro	26 août	29	60
	San Giorgio di Nogaro à Portogruaro	31 décembre	31	
	Total			761
PAYS-BAS				
Hollandais	Deventer à Almelo	1er septembre	»	38
Prince Henri (Luxembourg)	Wiltz à Schimbach (frontière)	1er février	»	10
	Total			48
PORTUGAL				
Etat : Sud et Sud-Est	Panoias à Amoreiras	juin	»	22
Portugais (Compagnie royale des chemins de fer)	Leira à Figueira da Foz	20 mai	55	62
	Santa Apolonia à Bemfica	20 mai	7	
	Total			84
ROUMANIE				
Etat	Filiasi à Carbunesci	16 janvier	47	124
	Carbunesci à Tirgul-Jiu	1er mars	23	
	Riureni à Ocnele-Mari	15 juillet	6	
	Crasna à Dobrina (?)	28 juillet	27	
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	

RUSSIE				
Harkov à Nikolaev.	Loobwitsy à Romny	1er octobre	»	54
Moscou à Yaroslav.	Yaroslav à Kostroma	7 mars	»	97
Novotorjok	Rjev à Wiazma.	5 novembre	»	124
Samara à Ufa	.....	9 septembre	»	484
Vladicaucase	Ekaterinodar à Novorossisk.	7 juillet	»	137
	Total			896
SUÈDE ET NORVÈGE				
Etat	Delsbo à Hudiksvall	1er juin	»	35
Ammaberg (chemin de fer d') (b)	Mines de zinc à Ammaberg	1er juin	»	11
Gœteborg à Hallands	Gœteborg à Warberg	1er septembre	»	77
Vadstena à Odeshœg (a)	.....	17 août	»	32
	Total			155
Déduisant le chemin de fer à voie étroite entre Nasvik et Hudikswall, supprimé depuis l'ouverture du chemin de fer de l'État Delsbo à Hudikswall				16
	Reste			139
SUISSE				
Birsigthal	Therwyl à Fluhen	12 octobre	»	6
Brunig (c)	Brienz à Alpnachstad	14 juin	»	45
Genève à la frontière française près d'Annemasse	.....	1er juin	»	4
Jura-Berne-Lucerne	Renan à Chaux-de-Fonds.	17 décembre	»	3
Kehrsiten au Burgenstock (d)	.....	7 juillet	»	1
Vevey à Chillon (e)	.....	1er juin	»	16
	Total			69
TURQUIE, BULGARIE ET ROUMÉLIE				
Chemins de fer orientaux	Sarembey à Bellova	17 juillet	10	95
	Uskub à Zibeftché	8 novembre	85	
Etat bulgare	Sarembey à Tzaribrod	28 juin	»	161
	Total			256

(a) A voie étroite.
(b) Chemin de fer ouvert en 1863, mais affecté jusqu'au 1er juin 1888 au transport des minerais.
(c) Exploité par la compagnie de Jura-Berne-Lucerne.
(d) Chemin de fer funiculaire.
(e) Chemin de fer sur route.

DÉCRETS.

(N° 96)

[21 août 1889]

Décret déterminant la limite de la mer à l'embouchure de la rivière de Pont-l'Abbé.

La limite de la mer à l'embouchure de la rivière de Pont-l'Abbé est et demeure fixée à la face aval du barrage sur lequel passe la route départementale n° 5, de Quimper à Pont-l'Abbé, conformément au plan annexé au présent décret.

Les droits des tiers sont expressément réservés.

(N° 97)

[8 octobre 1889]

Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'une galerie souterraine d'écoulement destinée à relier les travaux des mines de fer de Veyras à la rivière d'Ouvèze, en un point situé à l'amont du village de Caux (Ardèche).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'une galerie souterraine d'écoulement, à l'effet de relier les travaux des mines de fer de Veyras à la rivière d'Ouvèze, en un point situé à l'amont du village de Caux.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour

l'exécution de la galerie ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La compagnie des fonderies et forges de l'Horme est autorisée à établir cette galerie suivant la direction générale du tracé indiqué au plan ci-dessus visé, annexé au présent décret, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également ci-annexé.

Art. 3. — Si le percement de la galerie souterraine vient à modifier le régime des sources ou le cours des eaux superficielles, au préjudice des communautés d'habitants ou des particuliers qui se servaient de ces eaux, la compagnie des fonderies et forges de l'Horme sera tenue d'indemniser ces communautés d'habitants et ces particuliers, conformément à l'engagement pris en son nom dans une lettre en date du 9 juillet 1889 ci-dessus visée.

. . . .

CAHIER DES CHARGES

Art. 1er. — La galerie souterraine qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la concession des mines de fer de Veyras pour aller déboucher dans le lit de l'Ouvèze un peu en amont du village de Caux, le tout suivant un tracé conforme aux indications du plan d'ensemble, annexé au décret de déclaration d'utilité publique. Cette galerie servira à l'assèchement des mines de fer de la concession de Veyras appartenant à la compagnie des fonderies et forges de l'Horme.

Art. 2. — Aucun travail pour l'exécution de la galerie et de ses dépendances ne pourra être entrepris qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre des travaux publics qui prescrira, s'il y a lieu, telles modifications que de droit.

L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie de l'Horme, concessionnaire des mines de Veyras, avec le visa du ministre; l'autre demeurera aux archives de l'administration.

Avant, comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir été approuvées par l'administration.

Art. 3. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des travaux, que des matériaux de bonne qualité. Elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide et à assurer l'étanchéité de la galerie dans celles de ses parties qui seront désignées par l'administration, à la suite de jaugeages effectués, sous son contrôle, aux frais de la compagnie.

Elle sera tenue également, au cas où des fissures du lit de l'Ouvèze, se prolongeant jusqu'à la galerie, entraînerait la disparition partielle ou totale des

eaux de la rivière, d'opérer, sur la réquisition de l'administration, les travaux de revêtement nécessaires pour boucher ces fissures et empêcher les déperditions.

Art. 4. — La compagnie fera dresser au fur et à mesure de l'avancement des travaux de percement, une coupe géologique des terrains traversés, avec indication des veines aquifères rencontrées.

Une expédition dûment certifiée, de cette coupe géologique, sera remise à l'administration et mise à jour à la fin de chaque année pendant tout le temps que durera le travail de percement.

Art. 5. — Les travaux seront exécutés et seront entretenus en parfait état par la compagnie concessionnaire des mines de Veyras, sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Art. 6. — La compagnie prendra les dispositions nécessaires pour éviter que l'écoulement des eaux de la galerie dans la rivière d'Ouvèze y forme des dépôts et trouble la limpidité des eaux.

Elle fera, à ses frais, tous les travaux que l'administration jugera nécessaires dans ce but.

Art. 7. — La galerie et ses dépendances ne pourront être abandonnées en totalité ou en partie, qu'avec l'autorisation du ministre, qui prendra les mesures de police, de sécurité et de conservation nécessaires. Au cas où, par suite du défaut d'entretien ou pour toute autre raison, la sécurité publique ou le libre écoulement des eaux viendraient à être compromis, l'administration pourra y pourvoir d'office aux frais de la compagnie.

Art. 8. — La compagnie concessionnaire des mines de Veyras ne pourra faire aucune opposition à l'usage que d'autres concessionnaires de mines pourraient faire de sa galerie pour l'évacuation de leurs eaux, ni à l'exécution des galeries d'embranchement ou de prolongement qui seraient ultérieurement déclarées d'utilité publique. Les conditions financières de l'usage commun de la galerie seront fixées par décret. La compagnie et les autres concessionnaires entendus.

Art. 9. — Les frais de visite et de surveillance des travaux seront supportés par la compagnie.

Art. 10. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la compagnie.

Accepté le présent cahier des charges au nom de la compagnie de l'Horme.

Lyon, 9 juillet 1889.

Compagnie des fonderies et forges de l'Horme,

L'Administrateur délégué,

Signé : SÉGUIN.

Le Ministre des travaux publics,

Signé : YVES GUYOT.

(N° 98)

[4 novembre 1889]

Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 5, entre Theil et Vaumont (Yonne).

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 5, entre Theil et Vaumont (Yonne), sur une longueur de 1.710 mètres et suivant la direction générale indiquée par des traits rouges et une teinte rose sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 22 septembre 1884, lequel restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours, et elle recevra l'affectation indiquée dans les délibérations du conseil général de l'Yonne, en date du 23 août 1888, et des conseils municipaux de Vaumont et de Theil, en date des 28 mars et 10 juin 1888.

2° La dépense, évaluée à 67.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la rectification des routes nationales.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 (*), sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 99)

[8 novembre 1889]

Décret portant règlement d'administration publique pour la vérification des comptes de la compagnie de Fives-Lille, chargée

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

de l'exploitation provisoire du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure, avec embranchement sur Notre-Dame-de-Vaux.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

TITRE Ier.

TRAVAUX DE GROSSE RÉPARATION ET COMPLÉMENTAIRES A LA CHARGE DE L'ÉTAT.

Art. 1er. — Le compte définitif des dépenses à rembourser par l'État pour travaux de grosse réparation et complémentaires, exécutés après approbation de l'administration, est présenté au ministre dans les trois mois qui suivent la réception définitive de chaque travail.

Ce compte est dressé par ouvrage et par nature d'ouvrage, avec pièces justificatives à l'appui. Il indique d'une manière précise, pour les travaux qui auront donné lieu à des transports de fourniture, le poids des chargements, les lieux de départ et d'arrivée, les distances parcourues, les tarifs et frais accessoires payés ou perçus.

Il contient le relevé, d'après les livres de la compagnie, des avances en argent faites successivement par elle pour l'exécution de chaque travail et rappelle, avec la date de la décision approbative, le montant de la dépense autorisée par ladite décision.

TITRE II.

EXPLOITATION.

Art. 2. — Avant le 1er avril de chaque année, la compagnie remet au ministre des comptes détaillés relevés d'après ses registres et comprenant, pour l'exercice écoulé :

D'une part, les recettes brutes de l'exploitation;

Et, d'autre part, les dépenses des services de la voie, de la traction et de l'exploitation, avec indication précise des dépenses faites pour le renouvellement et l'entretien des voies et du matériel roulant; l'intérêt au taux de 5 p. 100 des avances successivement faites par la compagnie pour solder les dépenses cou-

rantes, en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation; les versements faits par la compagnie, avec l'approbation du ministre, aux caisses de retraite et de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle, les dépenses relatives aux accidents et incendies, sauf le cas de faute de la compagnie ou de ses agents.

Le compte des recettes brutes de l'exploitation comprend les produits bruts de toute nature, et notamment le produit des placements de fonds de l'exploitation, ainsi que le produit des immeubles acquis pour l'établissement du chemin de fer et dont l'inutilité n'a pas été prononcée par le ministre.

Au compte des dépenses d'exploitation sont annexés :

1° Un relevé détaillé des sommes dépensées par la compagnie pour acquisition de l'outillage du mobilier des gares et des stations, du matériel roulant, des approvisionnements et de tous autres objets mobiliers jusqu'au 1er janvier de l'exercice dont il s'agit de régler les comptes d'exploitation; 2° un relevé analogue des dépenses faites pour le même objet pendant ledit exercice; 3° un relevé du nombre des trains mis en service par la compagnie et du parcours kilométrique de chacun d'eux.

Les longueurs sont comptées d'après les procès-verbaux de chaînage dressés contradictoirement avec la compagnie, abstraction faite des voies de service.

Art. 3. — Les justifications à produire par la compagnie à l'appui de ses comptes sont fournies conformément aux modèles arrêtés par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

TITRE III.

VÉRIFICATION DES COMPTES.

Art. 4. — Les comptes prévus par l'article 2 ci-dessus sont soumis à l'examen de la commission instituée par le décret du 28 mars 1883 (*) pour l'examen des comptes des compagnies de chemins de fer.

La compagnie est tenue de représenter les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que la commission juge nécessaires à la vérification des comptes.

La commission peut se transporter au besoin, par elle-même ou par ses délégués, soit au siège social de la compagnie, soit dans les gares, ateliers et bureaux du chemin de fer.

(*) *Ann.* 1883, p. 792.

Elle adresse son rapport, avec les comptes et les pièces justificatives, au ministre des travaux publics qui, après communication au ministre des finances, arrête, sauf le recours de la compagnie au Conseil d'État par la voie contentieuse, le règlement définitif des comptes, et fixe les sommes dues par l'État à la compagnie ou par la compagnie à l'État, avec intérêt à 5 p. 100, dans les conditions fixées par l'article 9 de la convention du 16 avril 1886 (*).

Art. 5. — Sur le vu des comptes produits par la compagnie, le ministre des travaux publics fixe, sur le rapport de la commission de vérification et après communication au ministre des finances, le montant de l'acompte qui doit être versé par l'État à la compagnie ou par la compagnie à l'État, dans les quarante jours qui suivent la remise des pièces.

TITRE IV.

CONTRÔLE ET SURVEILLANCE.

Art. 6. — Un ou plusieurs commissaires, désignés par le ministre des travaux publics, peuvent être chargés, sous l'autorité du ministre, de surveiller, dans l'intérêt de l'État, tous les actes de la gestion financière de la compagnie, mais en ce qui concerne seulement les faits de recette et de dépense de la ligne de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure.

Art. 7. — La compagnie leur communique à toute époque, sans déplacement et, au besoin, dans un local à ce destiné, les registres de ses délibérations, ses livres-journaux, ses écritures, sa correspondance et sa comptabilité; elle leur fournit, en outre, tous documents, renseignements écrits ou oraux qu'ils jugent nécessaires pour constater la situation active et passive de la compagnie et pour vérifier les opérations financières, sous la réserve mentionnée à l'article 6.

Art. 8. — Lorsque des questions relatives à l'exploitation de la ligne de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure devront être discutées dans une séance de l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie, l'un des commissaires désigné par le ministre des travaux publics aura le droit d'assister à la séance pendant la discussion de ces questions.

Art. 9. — Les opérations financières et la comptabilité de la compagnie sont, en outre, soumises aux vérifications de l'ins-

---

(*) *Ann.* 1887, p. 331.

pection des finances, qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus par les articles 6 et 7 du présent décret aux commissaires désignés par le ministre des travaux publics, sous la réserve mentionnée à l'article 6.

TITRE V.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 10. — Dans les trois premiers mois de chaque année, la compagnie soumet au ministre des travaux publics, et conformément au modèle arrêté par lui, le projet de budget des recettes et des dépenses de l'exploitation de l'année commençant le 1er janvier suivant.

A ce projet de budget sont joints les développements et notes préliminaires nécessaires pour permettre d'apprécier l'importance probable des remboursements à faire par l'État à la compagnie ou des sommes à verser par la compagnie à l'État.

La compagnie fait connaître ultérieurement au ministre les modifications qu'il y a lieu d'apporter à ce projet de budget.

Art. 11. — La compagnie présente en outre, avant le 1er octobre de chaque année, le projet de budget des dépenses à faire, dans l'exercice suivant, pour travaux de grosse réparation et complémentaires, avec indication des sommes à rembourser par l'État.

. . . .

(N° 100)

[9 novembre 1889]

Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route départementale n° 12, de la Haute-Loire.

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 12 de la Haute-Loire, de Saint-Didier-la-Seauve à Saint-Pal-en-Chalençon, dans la côte de Cubelles, située sur le territoire de la commune de Merle (Loire), travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée en rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef de la Haute-Loire, le 21 février 1888, et qui restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route demeurera déclassée du jour où la nouvelle aura été livrée à la circulation.

Il est pris acte de la délibération du conseil municipal de Merle en date du 14 avril 1889, relative à l'affectation de la partie déclassée de la route départementale située sur le territoire de ladite commune.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 (*), sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 101)

[26 novembre 1889]

Décret relatif aux carrières de toute nature, ouvertes ou à ouvrir dans le département de la Seine-Inférieure.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les carrières de toute nature, ouvertes ou à ouvrir dans le département de la Seine-Inférieure, sont soumises aux mesures d'ordre et de police ci-après déterminées.

TITRE I.

DES DÉCLARATIONS.

Art. 2. — Aucune exploitation de carrière à ciel ouvert ou par galeries souterraines ne peut avoir lieu si ce n'est en vertu d'une déclaration adressée par l'exploitant au maire de la commune où la carrière est située.

(*) *Ann.* 1841, p. 213.

Art. 3. — Aucune carrière abandonnée ne peut être remise en exploitation, aucune carrière à ciel ouvert ne peut être exploitée par galeries souterraines, aucun nouvel étage ne peut être ouvert dans une carrière souterraine, s'il n'a été fait une nouvelle déclaration.

Art. 4. — En cas de changement d'exploitant, l'exploitation ne peut être continuée, si ce n'est en vertu d'une déclaration adressée au maire par le nouvel exploitant.

Art. 5. — La déclaration est faite en deux exemplaires.

Elle contient l'énonciation des nom, prénoms et demeure du déclarant, et la qualité en laquelle il entend exploiter la carrière.

Elle fait connaître d'une manière précise l'emplacement de la carrière et sa situation par rapport aux habitations, bâtiments et chemins les plus voisins.

Elle indique la nature de la masse à extraire, l'épaisseur et la nature des terres ou bancs de rochers qui la couvrent, le mode d'exploitation à ciel ouvert ou par galeries souterraines.

Art. 6. — En cas d'exploitation par galeries souterraines, il est joint à la déclaration un plan des lieux, également en deux expéditions et à l'échelle de deux millièmes par mètre.

Sur ce plan sont indiqués les désignations cadastrales et le périmètre du terrain sous lequel l'exploitant se propose d'établir des fouilles, ainsi que de ses tenants et aboutissants ; les chemins, édifices, canaux, rigoles et constructions quelconques existant sur ledit terrain dans un rayon de 25 mètres au moins ; l'emplacement des orifices, des puits ou des galeries projetés.

Dans le cas où il existerait des travaux souterrains déjà exécutés, il en sera fait mention dans la déclaration.

Art. 7. — En cas d'exploitation par une personne étrangère à la commune où la carrière est située ou pour le compte d'une société n'ayant pas son siège dans la commune, la déclaration contient élection de domicile dans la commune.

Art. 8. — Les déclarations sont classées dans les archives de la mairie. Il en est donné récépissé.

Un des exemplaires de la déclaration et, quand il s'agit de carrières souterraines, du plan qui y est joint, est transmis, sans délai, au préfet, par l'intermédiaire du sous-préfet de l'arrondissement.

Le préfet envoie ces pièces à l'ingénieur des mines, qui les conserve et en inscrit la mention sur un registre spécial.

TITRE II.

DES RÈGLES DE L'EXPLOITATION.

SECTION Ire. — *Des carrières exploitées à ciel ouvert.*

Art. 9. — Les bords des fouilles ou excavations sont établis et tenus à une distance horizontale de 10 mètres au moins des bâtiments et constructions quelconques, publics et privés, des routes ou chemins, cours d'eau, canaux, fossés, rigoles, conduites d'eau, mares et abreuvoirs servant à l'usage public.

L'exploitation de la masse est arrêtée, à compter des bords de la fouille, à une distance horizontale réglée à 1 mètre par chaque mètre d'épaisseur des terres de recouvrement, s'il s'agit d'une masse solide, ou à 1 mètre par chaque mètre de profondeur totale de la fouille, si cette masse, par sa cohésion, est analogue à ces terres de recouvrement.

Toutefois cette distance peut être augmentée ou diminuée par le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, en raison de la nature plus ou moins consistante des terres de recouvrement et de la masse exploitée elle-même.

Art. 10. — L'abord de toute carrière située dans un terrain non clos doit être garanti, sur les points dangereux, par un fossé creusé au pourtour et dont les déblais sont rejetés du côté des travaux pour y former une berge, ou par tout autre moyen de clôture offrant des conditions suffisantes de sûreté et de solidité.

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux carrières abandonnées.

Les travaux de clôture sont, dans ce cas, à la charge du propriétaire du fonds dans lequel la carrière est située, sauf recours contre qui de droit.

Le tout sans préjudice du droit qui appartient à l'autorité municipale de prendre les mesures nécessaires à la sûreté publique.

Art. 11. — Les procédés d'abattage de la masse exploitée, ou des terres de recouvrement, qui seraient reconnus dangereux pour les ouvriers, peuvent être interdits par des arrêtés du préfet, rendus sur l'avis de l'ingénieur des mines.

Dans le tirage à la poudre et en tout ce qui concerne la conduite des travaux, l'exploitant se conformera à toutes les mesures de précaution et de sûreté qui lui seront prescrites par l'autorité.

SECTION II. — *Des carrières souterraines.*

Art. 12. — Aucune excavation souterraine ne peut être ouverte ou poursuivie que jusqu'à une distance horizontale de 10 mètres des bâtiments et constructions quelconques, publics ou privés, des routes ou chemins, cours d'eaux, canaux, fossés, rigoles, conduites d'eau, mares et abreuvoirs servant à l'usage public.

Cette distance est augmentée de 1 mètre par chaque mètre de hauteur de l'excavation.

Art. 13. — Les dispositions de l'article 10 sont applicables aux orifices des puits verticaux ou inclinés donnant accès dans des carrières souterraines, à moins que l'abord n'en soit suffisamment défendu par l'agglomération des déblais et l'élévation de leur plate-forme.

Art. 14. — Pour tout ce qui concerne la sûreté des ouvriers et du public, notamment pour les moyens de consolidation des puits, galeries et autres excavations, la disposition et les dimensions des piliers de masse, les précautions à prendre pour prévenir les accidents dans le tirage à la poudre, les exploitants se conformeront aux mesures qui leur seront prescrites par le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines.

Art. 15. — Tout exploitant qui veut abandonner une carrière souterraine est tenu d'en faire la déclaration au préfet par l'intermédiaire du maire de la commune où la carrière est située. Le préfet fait reconnaître les lieux par l'ingénieur des mines et prescrit, sur son rapport, les mesures qu'il juge nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique.

Art. 16. — Lorsque le préfet, sur le rapport de l'ingénieur des mines, constatera la nécessité de faire dresser ou compléter le plan des travaux d'une carrière souterraine, il pourra requérir l'exploitant de faire lever ou compléter le plan.

Si l'exploitant refuse ou néglige d'obtempérer à cette réquisition dans un délai qui lui aura été fixé, le plan est levé d'office, à ses frais, à la diligence de l'administration.

SECTION III. — *Des dispositions communes aux carrières à ciel ouvert et aux carrières souterraines.*

Art. 17. — La prescription des articles 9, paragraphe 1er, et 12, paragraphe 1er, ne s'applique point aux murs de clôture autres que ceux qui enceignent des cimetières ou des cours attenant à des habitations.

Le préfet peut, sur la demande de l'exploitant, réduire la dis-

tance de 10 mètres fixée par lesdits paragraphes, sauf en ce qui concerne les propriétés privées. Il statue sur le rapport de l'ingénieur des mines, après avoir pris l'avis des ingénieurs des ponts et chaussées, s'il s'agit du domaine national ou départemental; celui du maire, s'il s'agit du domaine communal.

En ce qui concerne les propriétés privées, la distance fixée par les mêmes paragraphes peut être réduite par le fait seul du consentement du propriétaire intéressé.

Art. 18. — L'exploitant se conformera, en tout ce qui concerne le travail des enfants, filles ou femmes employés dans les carrières, aux dispositions des lois et règlements intervenus ou à intervenir.

TITRE III.

DE LA SURVEILLANCE.

Art. 19. — L'exploitation des carrières à ciel ouvert est surveillée, sous l'autorité du préfet, par les maires ou autres officiers de police municipale avec le concours des ingénieurs des mines et des agents sous leurs ordres.

Art. 20. — L'exploitation des carrières souterraines est surveillée, sous l'autorité du préfet, par les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres, sans préjudice de l'action des maires et autres officiers de police municipale.

Art. 21. — Les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres visitent dans leurs tournées les carrières souterraines.

Ils visiteront aussi, lorsqu'ils le jugeront nécessaire ou lorsqu'ils en seront requis par le préfet, les carrières à ciel ouvert.

Les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres dressent des procès-verbaux de ces visites. Ils laissent, s'il y a lieu, aux exploitants des instructions écrites pour la conduite des travaux au point de vue de la sécurité ou de la salubrité. Ils en adressent une copie au préfet.

Ils signalent au préfet les vices d'exploitation de nature à occasionner un danger, ou les abus qu'ils auraient observés dans ces visites, et provoquent les mesures dont ils auront reconnu l'utilité.

Art. 22. — Dans le cas où, par une cause quelconque, la sûreté des ouvriers, celle du sol ou des habitations se trouvent compromises, l'exploitant doit en donner immédiatement avis à l'ingénieur des mines ou au garde-mines, ainsi qu'au maire de la commune, s'il s'agit d'une carrière souterraine.

Dans le même cas, les exploitants de carrières à ciel ouvert préviendront le maire de la commune.

De quelque façon que le danger soit parvenu à sa connaissance, le maire en informe le préfet et l'ingénieur des mines ou le garde-mines.

Art. 23. — L'ingénieur des mines, aussitôt qu'il est prévenu, ou à son défaut le garde-mines, se rend sur les lieux, dresse procès-verbal de leur état et envoie ce procès-verbal au préfet, en y joignant l'indication des mesures qu'il juge convenables pour faire cesser le danger.

Le maire peut aussi adresser au préfet ses observations et propositions.

Le préfet ne statue qu'après avoir entendu l'exploitant, sauf le cas de péril imminent.

Art. 24. — Si l'exploitant, sur la notification qui lui est faite de l'arrêté du préfet, ne se conforme pas aux mesures prescrites dans le délai qui aura été fixé, il y est pourvu d'office et à ses frais par les soins de l'administration.

Art. 25. — En cas de péril imminent reconnu par l'ingénieur, celui-ci fait, sous sa responsabilité, les réquisitions nécessaires aux autorités locales pour qu'il y soit pourvu sur-le-champ, ainsi qu'il est pratiqué en matière de voirie, lors du péril imminent de la chute d'un édifice.

Le maire peut, d'ailleurs, toujours prendre, en l'absence de l'ingénieur, toutes les mesures que lui paraît commander l'intérêt de la sûreté publique.

Art. 26. — En cas d'accident qui aurait été suivi de mort ou de blessures, l'exploitant est tenu d'en donner immédiatement avis à l'ingénieur des mines ou au garde-mines, ainsi qu'au maire de la commune, s'il s'agit d'une carrière souterraine.

Dans le même cas, les exploitants de carrières à ciel ouvert devront en donner immédiatement avis au maire de la commune.

De quelque façon que l'accident soit parvenu à sa connaissance, le maire en informe sans délai le préfet et l'ingénieur des mines ou le garde-mines.

Il se transporte immédiatement sur le lieu de l'événement et dresse un procès-verbal qu'il transmet au procureur de la République et dont il envoie copie au préfet.

L'ingénieur des mines ou, à son défaut, le garde-mines se rend dans le plus bref délai sur les lieux. Il visite la carrière, recherche les circonstances et les causes de l'accident, dresse du

tout un procès-verbal, qu'il transmet au procureur de la République et dont il envoie copie au préfet.

Il est interdit aux exploitants de dénaturer les lieux avant la clôture du procès-verbal de l'ingénieur des mines.

L'ingénieur des mines se conforme, pour les autres mesures à prendre, aux dispositions du décret du 3 janvier 1813.

Art. 27. — Les dispositions des articles 23, 24 et 25 sont applicables, à toute époque, aux carrières abandonnées dont l'existence compromettrait la sûreté publique.

Les travaux prescrits sont, dans ce cas, à la charge du propriétaire du fonds dans lequel la carrière est située, sauf son recours contre qui de droit.

Art. 28. — Lorsque les travaux ont été exécutés ou des plans levés d'office, le montant des frais est réglé par le préfet et le recouvrement en est opéré contre qui de droit par le percepteur des contributions directes.

TITRE IV.

DE LA CONSTATATION DE LA POURSUITE ET DE LA RÉPRESSION DES CONTRAVENTIONS.

Art. 29. — Les contraventions aux dispositions du présent règlement ou aux arrêtés préfectoraux rendus en exécution de ce règlement, autres que celles prévus à l'article 32, sont constatées par les maires et adjoints, par les commissaires de police, gardes champêtres et autres officiers de police judiciaire et concurremment par les ingénieurs des mines et les agents sous leurs ordres ayant qualité pour verbaliser.

Art. 30. — Les procès-verbaux sont visés pour timbre et enregistré en débet. Ils sont affirmés dans les formes et délais prescrits par la loi pour ceux de ces procès-verbaux qui ont besoin de l'affirmation.

Art. 31. — Lesdits procès-verbaux sont transmis en originaux aux procureurs de la République et les contrevenants poursuivis d'office devant la juridiction compétente, sans préjudice des dommages-intérêts des parties.

Copies de ces procès-verbaux sont envoyées au préfet du département, par l'intermédiaire de l'ingénieur en chef.

Art 32. — Les contraventions qui auraient pour effet de porter atteinte à la conservation des routes nationales ou départementales, des chemins de fer, canaux, rivières, ponts ou autres ouvrages dépendant du domaine public, sont constatées, pour-

suivies et réprimées conformément aux lois sur la police de la grande voirie.

TITRE V.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 33. — Le décret du 15 février 1853 et toutes les dispositions contraires à celles contenues dans le présent règlement sont et demeurent abrogés.

. . . .

(N° 102)

[13 décembre 1889]

Décret relatif à des modifications au décret du 13 juin 1889, concernant les droits de tonnage dans le port de Saint-Nazaire.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, et d'après l'avis conforme du ministre des travaux publics et du ministre des finances,

Vu l'article 5 de la loi du 28 mars 1889, qui a établi au profit de la chambre de commerce de Saint-Nazaire des taxes de tonnage susceptibles d'être abaissées sur la demande de cette compagnie;

Vu le décret du 13 juin 1889 (*), qui a réduit lesdites taxes pour les navires chargés de bois et de charbons ou de minerais;

Vu la lettre en date du 20 juin 1889, par laquelle la chambre de commerce de Saint-Nazaire a demandé que l'article 2 du décret précité fût modifié;

Vu les dépêches du ministre des travaux publics en date des 27 juin et 14 août 1889, et celles du ministre des finances en date des 19 juillet et 25 octobre 1889,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 2 du décret du 13 juin 1889 ayant pour objet de réduire au profit des navires chargés de bois et de char-

---

(*) *Ann.* 1889, p. 820.

bons ou de minerais les taxes de tonnage concédées à la chambre de commerce de Saint-Nazaire, est modifié comme il suit :

« Les navires spécifiés à l'article 1er du décret du 13 juin 1889, qui auraient effectué, dans la même année, les vingt voyages prévus par l'article 5, paragraphe 4, 3°, de la loi du 28 mars 1889 (*), entre la Loire et les ports d'Europe ou des mers méditerranéennes, et qui, pour chacun de ces voyages, auraient payé la taxe entière de 0f,50 par tonneau de jauge, bénéficieront de l'exemption totale des droits de tonnage pour les voyages en sus du vingtième. »

Art. 2. — Le président du conseil, ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

. . . .

(N° 103)

[14 décembre 1889]

Modification du règlement général de pilotage sur les côtes de l'Algérie.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Le paragraphe 1er de l'article 42 du règlement général annexé au décret du 23 mars 1886 (**) est modifié ainsi qu'il suit :

« Art. 42. — Les navires de commerce à voiles français et assimilés payent, pour droits de pilotage, par tonneau de jauge :

« A l'entrée, 0f,06.

« A la sortie, 0f,04.

« D'Alger à Sidi-Ferruch et *vice versa*, 0f,11,

« D'Alger à Matifou et *vice versa*, 0f,09. »

. . . .

(*) *Ann.* 1889, p. 367.
(**) *Ann.* 1887, p. 48.

(N° 104)

[14 décembre 1889]

Modification des tarifs de pilotage du port de Boulogne.

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le paragraphe 4 de l'article 110 du règlement général de pilotage pour le 1er arrondissement maritime, approuvé par le décret du 29 août 1854, est ainsi complété :

« Pour les paquebots à vapeur transatlantiques faisant avec le port de Boulogne un service au moins mensuel de passagers ou de marchandises avec passagers, les tarifs sont déterminés comme suit :

« Par tonneau de jauge jusqu'à 1.000 tonneaux inclusivement : 0f,14 à l'entrée, 0f,14 à la sortie.

« Par tonneau en sus de 1.000 tonneaux jusqu'à 1.300 tonneaux inclusivement : 0f,03 à l'entrée, autant à la sortie.

« Par tonneau en sus de 1.300 tonneaux jusqu'à 1.600 tonneaux inclusivement : 0f,02 à l'entrée, autant à la sortie.

« Par tonneau en sus de 1.600 tonneaux : 0f,01 à l'entrée, autant à la sortie. »

(N° 105)

[14 décembre 1889]

Rapport adressé au Président de la République par le ministre des travaux publics suivi d'un décret déclarant d'utilité publique le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'au carrefour Médicis.

Monsieur le Président,

Aux termes de l'article 9 de la convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883, la compagnie d'Orléans est tenue d'exécuter les travaux de transformation du chemin de fer de Paris à Sceaux et à Limours, pour le ramener à la voie normale.

Les études exigées pour cette transformation ont fait reconnaître qu'il serait facile, au lieu d'agrandir et de compléter la

gare tête de ligne sur son emplacement actuel (place Denfert-Rochereau), de la reporter dans l'intérieur de Paris, vers le carrefour de Médicis, au moyen d'un prolongement de la ligne.

D'après l'avant-projet présenté par la compagnie d'Orléans, le tracé du prolongement aurait une longueur de 1.686 mètres, il serait entièrement en souterrain, sauf deux courtes sections à ciel ouvert, l'une à la traversée du square de la place Denfert, l'autre au croisement du boulevard Port-Royal et de l'avenue de l'Observatoire.

Le minimum de rayon des courbes serait de 250 mètres et le maximum des déclivités de $0^m,02$. La ligne serait établie pour deux voies. La compagnie a d'ailleurs pris toutes mesures pour rendre possible son raccordement avec les lignes métropolitaines qui pourraient être créées dans l'avenir.

La dépense est évaluée à 6.412.000 francs, y compris une somme de 112.000 francs pour travaux réclamés par le service des carrières.

Mais il y a lieu de retrancher de cette somme celle de 2.900.000 francs correspondant aux dépenses qu'il eût fallu faire à la gare actuelle de la place Denfert-Rochereau pour travaux d'agrandissement, si cette gare fût restée tête de ligne. De telle sorte que l'augmentation réelle qu'entraînera l'exécution du prolongement sur les prévisions de la transformation de la ligne de Limours se trouve réduite à 3.512.000 francs.

La compagnie espère, d'ailleurs, que ce sacrifice sera largement compensé par l'accroissement de trafic qu'occasionnera le rapprochement de la gare tête de ligne de l'intérieur de Paris.

L'avant-projet a été soumis aux conférences réglementaires entre les divers services intéressés : service du contrôle de l'exploitation, service municipal de la ville de Paris, service des carrières et génie militaire, ainsi qu'à l'enquête d'utilité publique prescrite par le titre 1er de la loi du 3 mai 1841 (*).

Cette double instruction a mis en évidence les avantages du prolongement proposé, avantages sur lesquels ont insisté de nombreuses pétitions émanant des conseils municipaux d'Antony, Arcueil-Cachan, Châtenay, Sceaux, Bourg-la-Reine, Fontenay-aux-Roses et Janvry.

Le conseil général de Seine-et-Oise, la chambre de commerce de Paris et la commission d'enquête ont conclu dans le même sens.

De son côté, le conseil municipal de Paris a, par une délibé-

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

ration du 20 novembre 1889, donné son assentiment à l'exécution des travaux, sous deux réserves concernant l'accès de la nouvelle gare tête de ligne et les tarifs à appliquer. La compagnie d'Orléans a, d'ailleurs, adhéré en principe à ces réserves.

Enfin, dans sa séance du 25 novembre dernier, la commission mixte des travaux publics s'est prononcée, sans aucune réserve, en faveur de l'exécution du projet.

En présence des résultats entièrement favorables de l'instruction réglementaire à laquelle il a été procédé, le Conseil d'État, saisi de l'examen du dossier complet de l'affaire, a été d'avis qu'il y avait lieu de déclarer d'utilité publique les travaux à exécuter pour le prolongement du chemin de fer de Paris à Limours entre la gare existant actuellement place Denfert-Rochereau et le carrefour formé par le croisement du boulevard Saint-Michel et de la rue de Médicis. Ces travaux lui ont paru devoir être envisagés comme nécessaires à la transformation de la ligne de Paris à Limours, et il a pensé qu'à ce titre il y avait lieu de les comprendre dans les travaux complémentaires et de parachèvement prévus par l'article 14 (1°, § *c*) de la convention du 28 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre de la même année.

Il a d'ailleurs fait observer qu'il s'agit d'un prolongement de 1.686 mètres seulement, empruntant sur toute sa longueur des voies de circulation ordinaire, exemptes de toute servitude spéciale et que, par conséquent, l'entreprise projetée entre dans la catégorie de celles qui, aux termes de la loi du 27 juillet 1870 (*), pourront être autorisées par décret.

J'ai donc fait préparer le projet de décret ci-joint, dont le texte est absolument conforme à la rédaction arrêtée par le Conseil d'État dans sa séance du 5 décembre dernier, et j'ai l'honneur de vous prier, monsieur le Président, de vouloir bien le revêtir de votre signature.

Je ne crois pas avoir besoin d'énumérer les services que le raccordement projeté est destiné à rendre; il me suffit d'insister sur ce fait que son exécution donnera du travail à la population ouvrière de Paris, et qu'à ce point de vue l'entreprise avait droit à toute la sollicitude du Gouvernement.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(*) *Ann.* 1870, p. 1307.

DÉCRET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour le prolongement, dans l'intérieur de Paris, du chemin de fer de Paris à Sceaux et à Limours jusqu'aux abords du carrefour Médicis, conformément au plan soumis à l'enquête et portant la date du 2 avril 1889, lequel plan restera annexé au présent décret.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de deux ans à dater du présent décret.

. . . .

(N° 106)

[17 décembre 1889]

Décret portant modification à l'assiette des droits de phare, de balisage et sanitaires à la Nouvelle-Calédonie.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du Conseil, ministre du commerce, de l'industrie et des colonies.

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les délibérations susvisées du conseil général de la Nouvelle-Calédonie, en date des 13 septembre 1887 et 15 mars 1888, et dont la teneur est ci-annexée.

. . . .

ANNEXE.

Extrait du registre des délibérations du conseil général de la Nouvelle-Calédonie.

Droits de phare et de balisage.

Art. 1er. — Les navires de guerre français ou étrangers, les paquebots-poste et les navires nolisés par l'État payent la moitié des droits de phare et de balisage.

Art. 2. — Cessent d'être exempts de ces droits les bâtiments de la compagnie des Messageries maritimes.

Art. 3. — Cessent également d'en être exempts les vapeurs venant de Cochinchine ou se rendant dans cette colonie.

Art. 4. — Sont affranchis de ces droits les navires affectés par contrat avec la colonie à l'entreprise des transports maritimes.

Art. 5. — Les mêmes dispositions sont appliquées au navire chargé du service postal entre Nouméa et les Nouvelles-Hébrides.

Droits sanitaires.

Art. 1er. — Cessent d'être exempts de ces droits, les paquebots faisant le service postal et les bâtiments de la compagnie des Messageries maritimes.

Art. 2. — Cessent également d'en être exempts les navires à vapeur venant de Cochinchine ou se rendant dans cette colonie.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 107)

[22 février 1889]

Cours d'eau. — Travaux publics. — Concession d'un canal d'irrigation. — Déchéance prononcée pour cause d'inexécution des conditions; Recours; Compétence. — [Sieur Saint-Germier (Société du canal d'irrigation de Lalande.)]

Le conseil de préfecture et en appel le Conseil d'État sont-ils compétents pour connaître des réclamations contre l'arrêté par lequel le ministre de l'agriculture a prononcé la déchéance de la concession d'un canal d'irrigation, pour cause d'inexécution des conditions de ladite concession? — Résolu. Aff. impl. (*).

En présence d'une convention dûment approuvée qui prescrit au concessionnaire, sous peine de déchéance, de justifier de la formation d'une société anonyme au capital de 1.200.000 *francs et du versement en espèces dans le délai de six mois de la moitié du capital-actions, est régulier l'arrêté qui prononce la déchéance, par inexécution de cette condition et de l'obligation prise par le concessionnaire de présenter dans le délai prescrit le projet définitif de l'ouvrage concédé.*

Vu la requête... pour le sieur Saint-Germier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 19 juin 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Garonne a rejeté le recours qu'il avait formé contre un arrêté ministériel du 11 juin 1884, prononçant la déchéance du sieur Olléac Brunswick, concessionnaire du canal d'irrigation de Lalande; — *Ce faisant, attendu* d'une part que la dite société, substituée aux droits du sieur Olléac Brunswick, a produit tous les projets des travaux exigés par son cahier des charges; d'autre part, qu'elle n'était

(*) Voy. 15 novembre 1878, de Preigne et autres (Canal du Pouzin) (*Ann.* 1879, p. 1345) où la question est résolue explicitement.

tenue de justifier, aux termes de l'article 1er de la convention et par application de la loi du 24 juillet 1867, que de la moitié du capital souscrit, déduction faite des actions d'apport, soit 500.000 francs et non 600.000 francs, ainsi que le demandait l'administration; que le ministre lui-même, par ses prétentions exagérées, a rendu impossible l'exécution des conditions imposées à la société; qu'ainsi c'est à tort qu'il a prononcé la déchéance ;

Vu les observations du ministre de l'agriculture tendant au rejet...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT qu'en vertu d'une convention du 30 avril 1880, approuvée par un décret du même jour, concession a été faite au sieur Olléac Brunswick d'un canal d'irrigation, dit de Lalande; que par l'article 1er de cette convention, le sieur Olléac Brunswick prenait l'engagement, sous peine de déchéance, de justifier de la formation d'une société anonyme au capital de 1.200.000 francs et du versement, dans le délai de six mois, de la moitié du capital-actions ;

Considérant que le sieur Saint-Germier, ès qualités, soutient qu'aux termes de cet article et par application de la loi de 1867, le concessionnaire n'était tenu de justifier que du versement de la moitié du capital-actions, déduction faite des 400 actions libérées, attribuées au sieur Olléac Brunswick en représentation de son apport, soit 500.000 francs et non 600.000 francs;

Mais considérant qu'il n'appartenait pas à la société, par l'attribution postérieure à l'acte de concession, d'actions libérées qui ne sont la représentation d'aucun apport appréciable en argent, de restreindre une des clauses fondamentales de la convention; qu'ainsi le ministre était fondé à exiger le versement intégral de la moitié du capital, soit 600.000 francs; que le concessionnaire, mis en demeure de satisfaire à cette obligation, n'a pu justifier que du versement de la somme de 371.000 francs;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes des articles 7 et 23 du cahier des charges, annexé à la convention, le concessionnaire était tenu, à peine de déchéance, de présenter à l'administration, dans le délai d'un an, le projet général et définitif tant des canaux principaux que des canaux secondaires; qu'il résulte de l'instruction que les documents fournis ne pouvaient tenir lieu du projet imposé par le cahier des charges;

Considérant que, dans ces circonstances, le sieur Saint-Germier, ès-qualités, n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué... (Rejet.)

(N° 108)

[22 février 1889]

Ponts à péage. — Établissement d'un nouveau pont à proximité d'un pont antérieurement concédé, par le concessionnaire d'un canal de navigation. — Indemnité annuelle ou en capital. — (Ministre des travaux publics contre sieur Pochet.)

Lorsqu'un pont à péage a été concédé à la condition que l'État s'interdirait le droit pendant toute la durée de la concession d'autoriser tous nouveaux ponts, bacs ou nacelles à moins de 1.500 mètres de l'ouvrage, et que postérieurement une compagnie concessionnaire d'un canal de navigation déclaré d'utilité publique par une loi du 8 avril 1879 a établi à 300 mètres de cet ouvrage un pont-canal, le concessionnaire du pont à péage est fondé à réclamer une indemnité à raison de la concurrence qui lui est faite.

L'indemnité allouée doit comprendre non seulement la diminution des recettes provenant du passage des piétons qui circulent gratuitement sur le pont-canal — mais encore celle qui est causée par le transit des marchandises par la voie d'eau.

Le conseil de préfecture peut fixer le mode de libération de l'indemnité due au concessionnaire par l'État, en laissant à celui-ci le choix entre le paiement d'une somme d'argent en capital et le paiement d'une indemnité annuelle jusqu'à l'expiration de la concession.

Vu le recours du ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au conseil réformer — un arrêté du conseil de préfecture de la Haute-Marne, du 20 avril 1886, en ce qu'il a fixé à un chiffre trop élevé l'indemnité à payer par l'État au sieur Pochet, concessionnaire du pont à péage de Moëlains-Hoëricourt; — *Ce faisant, attendu* que, postérieurement à la concession dudit pont, une loi de 1879 a déclaré d'utilité publique la construction du canal de Saint-Dizier à Vassy; que ce canal franchit la Marne au moyen d'un pont établi à 360 mètres en aval du pont de Moëlains; qu'en présence de l'article 20 du cahier des charges de la concession du pont à péage s'interdisant l'autorisation de tous nouveaux ponts, bacs ou nacelles à moins de 1.500 mètres de l'ouvrage, le principe de l'indemnité n'a pas été contesté; que

les experts ont réparti en trois catégories les recettes du pont de Moëlains ; que pour les deux premières, comprenant les journées et abonnements, ils ont évalué à 665 francs par an la perte subie par le sieur Pochet; mais qu'ils ont avec raison écarté la troisième catégorie, celle des passages divers, fournis habituellement par les transports de marchandises ; que cependant le conseil de préfecture a fait entrer en compte cette catégorie de recettes, et a fixé par suite l'indemnité à un chiffre trop élevé ; que si, à la vérité, le pont-canal a détourné une partie de la circulation locale en ce qui concerne le passage des piétons et les abonnements, il n'a pu avoir cette conséquence pour les transports de marchandises, qui ne pourraient emprunter le canal sans être chargés sur bateaux et acquitter un droit de péage ; que pour les transports de long parcours aucune diminution ne peut être attribuée à la proximité du canal; car fût-il même à plus de 1.500 mètres, aucune des matières aujourd'hui transportées par eau n'eût emprunté le pont à péage; que la seule erreur commise par les experts a été de prendre pour base de l'indemnité les huit dernières années de recettes, au lieu des deux dernières seulement; par ces motifs, réduire à 528 francs l'indemnité annuelle allouée au sieur Pochet, subsidiairement, ordonner une nouvelle expertise sur le point de savoir si la distance du canal au pont a pu exercer une influence sur l'importance des transports détournés du pont ;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour le sieur Pochet,... tendant au rejet du recours avec dépens par les motifs que, dans la rédaction de l'article 20 du cahier des charges de la concession, les parties avaient surtout en vue les transports et charrois qui donnent lieu aux droits les plus importants; qu'en présence de l'interdiction formelle contenue audit article il suffit d'établir que l'État a contrevenu à la convention pour établir le droit du concessionnaire ; qu'en fait l'indemnité allouée n'est pas supérieure au dommage subi par le concessionnaire du pont de Moëlains; qu'une nouvelle mesure d'instruction ne présenterait aucune utilité ; qu'il y a lieu de décider, sur le recours incident, que l'État devra payer l'indemnité totale, calculée en capitalisant à 5 p. 100 le dommage annuel, avec intérêts du 1er mai 1883, sans pouvoir user de la faculté de paiement par annuités, accordée par l'arrêté attaqué ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

SUR LE RECOURS *du ministre des travaux publics :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas con-

testé que, par suite de l'établissement du pont au moyen duquel le canal de Saint-Dizier à Vassy franchit la Marne, dans la zone réservée par le cahier des charges de la concession du pont de Moëlains à Hoëricourt, le concessionnaire a été privé d'une partie de la circulation qui lui était réservée par la concession, et qu'il a souffert par là un préjudice qui lui donne droit à une indemnité;

Considérant que pour fixer le montant de ladite indemnité, le conseil de préfecture a tenu compte tant de la diminution provenant du passage des piétons et des abonnements que de la diminution afférente aux passages divers, c'est-à-dire aux transports de marchandises et de matériaux; et que le ministre ne justifie pas qu'en fixant cette indemnité à la somme de 25.000 francs en capital, avec intérêts à 5 p. 100 à partir du 20 mai 1883, ou à une annuité de 1.596f,10 jusqu'à l'expiration de la concession, avec intérêts à 5 p. 100 des annuités exigibles, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire ;

Sur le recours incident du sieur Pochet :

Considérant que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a accordé à l'État la faculté de se libérer envers le sieur Pochet, soit au moyen d'une annuité payable jusqu'à l'expiration de la concession; qu'ainsi le sieur Pochet n'est pas fondé à demander que l'Etat soit tenu de se libérer uniquement par le paiement du capital;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Pochet a demandé les intérêts des intérêts les 28 février 1887 et 27 novembre 1888; qu'à chacune de ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de décider que les intérêts dus depuis plus d'une année seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à son profit à partir dudit jour... (Recours du ministre et recours incident du sieur Pochet rejetés. Les intérêts de l'indemnité en capital, si l'Etat opte pour ce mode de libération, seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir desdits jours; dans le cas où l'Etat se libérerait par annuités, les intérêts des annuités échues depuis plus d'une année aux dates des 28 février 1887 et 27 novembre 1888 seraient capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir desdits jours; dépens à la charge de l'Etat.)

(N° 109)

[22 février 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Canaux navigables. — Clauses et conditions générales du 16 *novembre* 1866.—(Sieur Rigoux.)

Art. 18 *et* 19. — *Les subventions spéciales réclamées pour dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux, par l'entrepreneur, constituent des faux frais à sa charge.*

Art. 41. — *Déchéance d'une réclamation formée plus de vingt jours après la notification du décompte.*

Art. 42. — *Les erreurs ou omissions dans la composition élémentaire des prix ne sauraient justifier une demande en révision des prix du bordereau : en conséquence n'est pas recevable la demande en révision du prix superficiel de perrés dans lesquels il entrerait une quantité de moellons plus grande que celle prévue.*

Sujétion imprévue : Ordre de service n'ayant pas obligé mais seulement autorisé l'entrepreneur, sur sa demande, à se servir de moellons d'une dimension autre que celle prévue, afin de permettre d'employer des moellons approvisionnés. Pas de plus-value.

Changement de carrière autorisée par les ingénieurs, à la condition expresse que les prix des matériaux ne seraient pas modifiés. Refus d'un supplément de prix bien que la condition mise à l'autorisation de changer de carrière n'ait été régularisée que postérieurement à ce changement.

SUR LA DEMANDE D'EXPERTISE :

Considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement :

Sur les conclusions du sieur Rigoux tendant à obtenir une indemnité de 32.391f,48 *représentant la valeur des moellons qui n'auraient pas été portés au décompte :*

Considérant que pour demander qu'il lui soit tenu compte d'un cube supplémentaire de 5.598mc,52 de moellons, le sieur Rigoux soutient que dans le calcul des prix fixés au bordereau pour le mètre superficiel des perrés de 0m,30 et de 0m,40 d'épaisseur les ingénieurs n'avaient prévu que l'emploi de 0mc,33 et de 0mc,44 de moellons, tandis que l'entrepreneur a dû employer des quan-

tités de moellons supérieures aux prévisions du bordereau des prix;

Considérant qu'aux termes de l'article 18 du devis les perrés doivent être évalués au mètre superficiel et qu'il n'est pas contesté que le mesurage des perrés a lieu conformément aux prescriptions du devis; que, pour demander la révision du prix du mètre superficiel des perrés, l'entrepreneur ne saurait se prévaloir de l'insuffisance des quantités de moellons entrant dans la composition du prix dont s'agit; que cette demande est non recevable par application de l'article 42 du cahier des clauses et conditions générales aux termes duquel l'entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte, revenir sur les prix qui ont été consentis par lui, quelles que soient les erreurs ou les omissions qui pourraient exister dans la composition élémentaire de ces prix; qu'à la vérité le sieur Rigoux soutient que l'aggravation de charges pour laquelle il réclame une indemnité résulte d'un ordre de service du 6 avril 1880 qui aurait prescrit l'emploi de moellons présentant à leur extrémité une largeur déterminée et lui aurait imposé une sujétion imprévue;

Mais considérant qu'aux termes de l'article 15 du devis les moellons devaient avoir une longueur de queue égale à celle fixée pour l'épaisseur des perrés, soit $0^m,30$ pour les perrés de $0^m,30$ d'épaisseur et $0^m,40$ pour les perrés de $0^m,40$ d'épaisseur; qu'en autorisant l'entrepreneur, sur sa demande, à employer des moellons présentant seulement une longueur de queue de $0^m,25$ pour les perrés de $0^m,30$ d'épaisseur et de $0^m,30$ pour les perrés de $0^m,40$ d'épaisseur, les ingénieurs ont stipulé dans l'ordre de service du 6 avril 1880 que cette tolérance n'était admise qu'à la condition que les moellons auraient la longueur ainsi réduite sur une largeur au moins égale à la moitié de la longueur du parement, que cet ordre de service a eu pour but de faciliter l'exécution des travaux soumissionnés par le sieur Rigoux et de lui permettre l'emploi de moellons approvisionnés qui ne présentaient pas les dimensions exigées par l'article 15 du devis; que, dans ces circonstances, l'entrepreneur n'est pas fondé à soutenir que la condition adoptée pour la largeur de queue ait constitué une sujétion imprévue qui soit de nature à justifier sa demande d'indemnité;

Sur les conclusions tendant à obtenir une indemnité de 18.857f,10, à raison de l'emploi de moellons rustiques:

Considérant que le sieur Rigoux n'a présenté cette réclamation qu'après l'expiration du délai de vingt jours imparti par

l'article 41 du cahier des clauses et conditions générales; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a rejetée comme non recevable ;

Sur les conclusions du sieur Rigoux tendant à obtenir une indemnité de 16.005f,05 à raison de l'emploi de moellons provenant de carrières non désignées au devis:

Considérant que l'entrepreneur demande que le prix de 8f,28 soit appliqué à la totalité des moellons qui ont été extraits des carrières autres que celles de Plagny et dont il évalue le cube à 11.866mc,28 ;

Considérant que l'article 11 du devis dispose que les moellons seront pris dans les carrières de Plagny ; que pour permettre à l'entrepreneur d'activer l'approvisionnement des matériaux, les ingénieurs l'ont autorisé à prendre les moellons qui lui étaient nécessaires dans les carrières de Fourchambault, Marzy et Champvert, mais que cette autorisation ne lui a été accordée que moyennant la condition expressément fixée par la lettre du 24 février 1880 que les prix des matériaux ne seraient pas modifiés ;

Considérant, d'autre part, que l'entrepreneur n'a été autorisé le 12 octobre 1880 à extraire des moellons des carrières de Vernay et de l'Atelier qu'à la condition que le prix nouveau de 8f,28 ne serait applicable qu'à un nombre déterminé de mètres superficiels de perrés; que si cette condition n'a été acceptée par l'entrepreneur que le 9 novembre 1881 et approuvée par le ministre des travaux publics, le 2 décembre 1881, il n'en résulte pas que la convention intervenue à cette date ne régisse pas l'ensemble de l'entreprise et qu'il y ait lieu de distinguer les moellons extraits avant la convention du 9 novembre 1881 et ceux dont l'extraction a été postérieure aux dates précitées; que, par suite l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer un supplément de prix pour les moellons extraits en quantité supérieure au maximum fixé par ladite convention ;

Sur les conclusions tendant à obtenir le remboursement d'une somme de 1.146f,14 que l'entrepreneur a dû payer à titre de subvention spéciale pour les transports effectués sur les chemins vicinaux:

Considérant que les indemnités réclamées au sieur Rigoux pour dégradations occasionnées aux chemins vicinaux par les transports de ses matériaux rentrent dans les dépenses qui, aux termes des articles 18 et 19 du cahier des clauses et conditions générales de 1866, sont à la charge de l'entreprise ; que, par

suite, c'est avec raison que cette demande a été rejetée par le conseil de préfecture... (Rejet.)

(N° 110)

[1er mars 1889]

Communes. — Concessions. — Traité pour l'éclairage au gaz. — Canalisations. Routes nationales et départementales. — Autorisation retirée. — Résiliation. — Dommages-intérêts. — (Sieur Georgi ès-qualités contre commune de Sainte-Savine.)

Aux termes du traité de concession passé entre l'entrepreneur et la commune « le concessionnaire devra se mettre en mesure d'éclairer la commune dans le délai d'un an... et, sauf les cas de force majeure régulièrement constatés, le concessionnaire subira une amende de 20 francs par jour de retard dans la livraison du gaz; » — décidé que la clause pénale insérée audit traité n'est pas applicable à l'entrepreneur qui n'a pas exécuté son contrat, à raison de cette circonstance que l'autorisation de distribuer le gaz dans la ville de Troyes, qui était, dans la commune intention des parties, une des conditions du contrat, lui avait été retirée par le préfet. Remboursement par la commune de l'indemnité qui lui a été allouée par le conseil de préfecture avec intérêts de droit (*).

Décide, néanmoins, que le concessionnaire, qui n'a pas demandé la résiliation du contrat, dont l'exécution n'était pas possible de sa part, et qui a laissé la commune dans les liens de cette convention, a causé à celle-ci un préjudice dont il doit réparation.

VU LA REQUÊTE... pour le sieur Georgi... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 3 juillet 1885, par lequel le conseil de préfecture de l'Aube l'a condamné à payer à la commune de Sainte-Savine la somme de 20 francs par jour depuis le 18 novembre 1883 jusqu'au moment où il l'aura éclairée au gaz; — *Ce faisant, attendu* que la clause pénale édictée par l'article 35 du traité de concession pour le cas de retard après l'accomplissement des formalités nécessaires est inappli-

(*) Rapp. 19 février 1886, Ville de Saint-Étienne contre Georgi (*Ann.* 1886, p. 537).

cable en cas d'inexécution alors surtout qu'aucune faute n'est imputable au concessionnaire; que les circonstances bien connues dans lesquelles s'était formée la société nouvelle du gaz de Troyes et extensions, son nom même et les conditions mises à son traité avec la commune de Sainte-Savine ne permettaient pas de douter que l'éclairage de la ville de Troyes ne fût son but principal et la condition de son existence; qu'elle n'avait consenti par le traité du 29 juin 1882 à éclairer à prix réduit la petite commune de Sainte-Savine qu'après avoir obtenu du préfet de l'Aube, le 28 mars 1882, l'autorisation nécessaire pour distribuer le gaz aux habitants de Troyes; que, conformément à une circulaire du ministre des travaux publics, le préfet de l'Aube a suspendu l'effet de l'autorisation accordée et qu'ainsi la société nouvelle a été empêchée d'exécuter ses engagements par un cas de force majeure contre lequel elle a vainement protesté par toutes les voies de droit; que, dès lors, elle est fondée à demander, conformément au droit commun, la résiliation prévue d'ailleurs par les articles 31 et 32 du traité; décharger le requérant des condamnations prononcées et ordonner la restitution des sommes par lui payées en exécution de l'arrêté attaqué; déclarer résilié le traité du 29 juin 1882; subsidiairement et pour le cas où le traité serait maintenu, dire que la clause pénale y contenue ne sera applicable, conformément à l'article 35, qu'un an après l'obtention des autorisations nécessaires pour distribuer le gaz dans la ville de Troyes: condamner la commune de Sainte-Savine à tous les dépens;

Vu le mémoire en défense produit par la commune de Sainte-Savine... tendant au rejet du pourvoi avec dépens par les motifs que la clause pénale, édictée pour le cas de retard, est à plus forte raison encourue en cas d'inexécution complète du traité; que ce document, minutieusement rédigé en 37 articles et signé par la société nouvelle du gaz, ne renferme aucune clause qui subordonne l'éclairage de la commune de Sainte-Savine à l'obtention des autorisations nécessaires pour distribuer le gaz dans la ville de Troyes; qu'une stipulation de ce genre était indispensable puisque la permission de voirie accordée dans ce but par le préfet le 28 mars 1882 l'avait été à un autre pétitionnaire dénommé, la société départementale d'usines à gaz; que l'article 27 du traité prévoyait dans la commune de Sainte-Savine, très peuplée, et comptant un grand nombre d'usines, une recette annuelle de 60.000 francs, largement suffisante pour justifier l'établissement d'une usine spéciale indépendante de l'éclai-

rage de Troyes; qu'en fait si la permission de canaliser les routes nationales et départementales était retirée au sieur Georgi, le retrait d'une autorisation de voirie toujours révocable ne saurait constituer un de ces cas de force majeure impossible à prévoir qui délient les contractants de leurs engagements; que le défaut d'éclairage cause, depuis plusieurs années, à la commune, un grave préjudice et justifie l'application stricte de la clause pénale édictée :

Vu les observations du Ministre de l'intérieur ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT que pour condamner le requérant à payer à la commune de Sainte-Savine 20 francs par jour, depuis le 18 novembre 1883 jusqu'au moment où il aura fourni du gaz à cette commune, le conseil de préfecture lui a fait application de l'article 35 du traité du 29 juin 1882, d'après lequel il était astreint au paiement de cette indemnité en cas de retard dans la livraison du gaz;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que, dans la commune intention des parties, l'exécution du traité ci-dessus visé était étroitement liée à l'autorisation précédemment obtenue par le sieur Georgi, de distribuer du gaz dans la ville de Troyes; que cette autorisation ayant été suspendue dès le mois de juillet 1882, et étant aujourd'hui définitivement retirée, c'est à tort que la clause pénale prévue à l'article 35 a été appliquée au sieur Georgi, et qu'il y a lieu de prononcer la résiliation de la convention ;

Considérant toutefois que le sieur Georgi, qui avait été mis en demeure par la commune de remplir ses obligations le 8 octobre 1883, n'a pas demandé alors la résiliation du traité à laquelle il n'a conclu qu'en dernier lieu; qu'en maintenant ainsi la commune dans les liens d'un contrat dont il prétendait ne pouvoir réaliser les clauses, il lui a causé un préjudice dont elle est fondée à réclamer la réparation, et dont il sera fait une suffisante évaluation en condamnant le sieur Georgi à lui payer une indemnité de 1.500 francs;

Sur les conclusions du sieur Georgi tendant à la restitution en principal et intérêts des sommes versées conformément à l'arrêté attaqué :

Considérant que le requérant produit une quittance constatant le versement à la date du 1er décembre 1885 d'une somme de 12.820 francs dans la caisse de la commune, que de ce qui précède il résulte que ladite somme doit être restituée jusqu'à con-

currence de 11.320 francs avec intérêts de 5 p. 100 à compter du jour du paiement... (Arrêté annulé. Traité intervenu le 29 juin 1882 entre le maire de la commune de Sainte-Savine et le sieur Georgi déclaré résilié. Le concessionnaire est en outre condamné à payer à la commune une indemnité de 1.500 francs. Déduction faite des 1.500 francs, ladite commune restituera au sieur Georgi ès-qualités les sommes payées en exécution de l'arrêté du conseil de préfecture avec intérêts à 5 p. 100 à compter du 1er décembre 1885. Il est fait masse des dépens qui seront supportés moitié par le sieur Georgi et moitié par la commune de Sainte-Savine.)

(N° 111)

[1er mars 1889]

Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature. — Loi visée : Loi du 21 *mai* 1836. — (Commune de Touches contre sieurs Devers-Pelletier.)

Réclamation. Délai. Déchéance d'une réclamation formée plus de trois mois après la publication des rôles (*Devers, 1re esp.*).

— *Fils n'habitant pas chez leur père, mais venant seulement temporairement chez celui-ci : décharge des prestations imposées au père à raison de ses fils* (*Commune de Touches, 2e esp.*) (*).

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les fils du sieur Pelletier ont leur domicile réel à Nantes, et que, s'ils viennent passer quelques jours dans la commune de Touches, ils habitent dans la maison de leur père où ils n'occupent pas de logement distinct; qu'il suit de là que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a accordé au sieur Pelletier décharge des prestations auxquelles il avait été assujetti à raison de ses fils sur le rôle de cette commune... (Rejet.)

(N° 112)

[1er mars 1889]

Cours d'eau navigables ou non navigables. — Rivière du Loiret.

(*) Rapp. 28 avril 1882, Ragueneau (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

— *Usines. Force motrice. — Enquête. — Vices de formes. — Excès de pouvoirs.* — (Sieurs Faucheux et autres.)

Le préfet est-il compétent pour réglementer l'usage de la force motrice dans un cours d'eau navigable ? Voy. les observations de M. le commissaire du gouvernement (*).

Le préfet n'est pas compétent pour réglementer par un arrêté général six usines établies sur la même retenue.

Le préfet n'a pas pu, sans excès de pouvoirs, modifier par un nouvel arrêté le règlement de la retenue des usines établies sur un cours d'eau, sans procéder dans chacune des communes intéressées à l'enquête prescrite par les lois et règlements. — Dans l'espèce, trois communes étant intéressées dans la modification proposée, il n'avait été procédé à l'enquête que dans deux (**).

Vu la requête... pour les sieurs Faucheux et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 14 avril 1886, par lequel le préfet du Loiret a réglé l'usage de la force motrice de leurs usines; — *Ce faisant, attendu* que les usines des requérants sont fondées en titre puisqu'elles ont fait l'objet de ventes nationales; que, dès lors, le préfet ne pouvait à leur égard prendre d'autres règlements que ceux qui seraient justifiés par un intérêt public; que l'arrêté attaqué a été pris au contraire dans un intérêt privé pour trancher les difficultés sans cesse renaissantes entre les usiniers de la chaussée d'en bas et ceux de

(*) La question a été posée à l'audience publique par M. le commissaire du gouvernement Gauwain, qui a indiqué que l'arrêté du préfet du Loiret pouvait faire doute au point de vue de la compétence. En principe, a-t-il dit en substance, il n'appartient qu'au président de la République en Conseil d'État, de faire les règlements d'eau sur les rivières navigables. Cette règle subit deux exceptions inscrites dans le décret-loi du 23 mars 1852 (tabl. D, nos 1 et 2) : — lorsqu'il s'agit d'autoriser sur ces cours d'eau des prises d'eau au moyen de machines, qui n'auraient pas pour effet d'en altérer sensiblement le régime et lorsqu'il y a lieu d'autoriser des établissements temporaires, scieries mécaniques, barrages volants, etc. ; dans ces deux cas, le préfet est compétent. Or, aux termes de l'ordonnance du 10 juillet 1835, rendue en exécution de la loi du 15 avril 1829, le Loiret est navigable depuis son embouchure jusqu'au point fixé à 640 mètres en aval du pont de Saint-Mesmin ; cette fixation est d'autre part d'accord avec les indications du guide officiel de la navigation. Les usines, établies sur la chaussée inférieure du Loiret, paraissent, en conséquence, être comprises dans les limites de la navigation. Il résulte d'ailleurs des documents produits que la pêche dans cette partie de la rivière est affermée au compte de l'État.

(**) Voy. l'arrêt suivant (*infra*, p. 309). — Rapp. 3 août 1877, Brescon (*Ann.* 1878, p. 1199); — 28 novembre 1861, Maréchal (*Ann.* 1862, p. 237); — 14 juillet 1871, Neveu, p. 98 (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

la chaussée des Tacreniers; qu'en second lieu les pouvoirs de police conférés au préfet ne peuvent s'exercer que vis-à-vis d'un établissement particulier et qu'il est nécessaire, lorsqu'il s'agit de faire un règlement applicable, comme dans l'espèce, à toute une série d'usines, de faire intervenir un décret;

Vu les observations du ministre de l'agriculture, tendant au rejet du recours, par le motif que l'arrêté attaqué a été pris sur la plainte d'un usinier invoquant sa qualité de riverain et se plaignant d'inondations; qu'ainsi il est intervenu dans un intérêt public; qu'en second lieu le préfet n'a pas excédé les limites de sa compétence, puisque les usines auxquelles son arrêté est applicable ne sont pas échelonnées sur le cours du Loiret, mais sont toutes situées sur la même chaussée; qu'ainsi il n'a réglé qu'une seule retenue;

Vu les lois des 12-20 août 1790; 28 septembre, 6 octobre 1791;

Vu l'arrêté du gouvernement du 19 ventôse an VI, l'instruction du 19 ventôse an VI et l'instruction ministérielle du 23 octobre 1851;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Vu les décrets des 25 mars 1852 et 13 avril 1861;

SANS QU'IL SOIT BESOIN D'EXAMINER *si, dans les circonstances de l'affaire, il appartenait au préfet du Loiret de procéder au règlement des usines des requérants:*

Considérant qu'il n'est pas contesté qu'avant de modifier les conditions d'établissement du barrage de la chaussée d'en bas, le préfet du Loiret n'a fait procéder à aucune enquête dans la commune d'Olivet; qu'il résulte de l'instruction qu'une partie du territoire de cette commune est située dans le bassin du Loiret, dont le régime a été modifié par l'arrêté attaqué; qu'ainsi tous les propriétaires intéressés ne pouvaient être mis à même de présenter des observations qu'autant qu'il aurait été procédé dans la commune d'Olivet aux enquêtes prescrites par les lois et règlements précités; que par suite les requérants sont fondés à demander l'annulation pour excès de pouvoirs de l'arrêté attaqué, comme ayant été rendu après une instruction irrégulière... (Arrêté annulé.)

(N° 115)

[1er mars 1889]

Cours d'eau non navigables. — Règlement d'un barrage servant

à l'irrigation de prairies. — Modification. — Enquête. — Vice de formes. — Excès de pouvoirs. — (Syndicat de la Viette.)

Le préfet n'a pas pu, sans excès de pouvoirs, réviser par un nouvel arrêté le règlement d'un barrage servant à l'irrigation de prairies situées sur le territoire de plusieurs communes, sans procéder dans chacune de ces communes à l'enquête prescrite par la circulaire du 23 octobre 1851. — En procédant à l'enquête seulement dans la commune où était établi le barrage, le préfet a commis une irrégularité qui vicie l'arrêté (*).

VU LA REQUÊTE... pour le syndicat de la Viette... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs — l'arrêté du 6 août 1884, par lequel le préfet du Calvados a modifié le règlement du barrage de la Viette au lieu dit « le Pont-à-la-Grâce »; — *Ce faisant, attendu* que le nouvel arrêté intervenu sur la demande du sieur Etienne, dans le but de prévenir des inondations, a été rendu sans être précédé des formalités exigées par la circulaire ministérielle du 23 octobre 1851 : 1° que les enquêtes n'ont eu lieu que dans la commune de Mesnil-Mauger et ne se sont pas étendues aux communes de Saint-Loup-de-Fribois, de Biéville, de Quétiéville et d'Ecaseul; 2° que la visite des lieux a été faite sans que le président du syndicat requérant ait été convoqué; 3° enfin que l'arrêté attaqué a été notifié dans une forme incomplète; que, d'ailleurs au fond, les travaux prescrits ne peuvent empêcher les dangers d'inondation qui ont été signalés, que le seul moyen d'arriver peut-être à ce but serait l'exhaussement du chemin vicinal de Mesnil-Mauger à Saint-Loup;

Vu les observations présentées par le ministre de l'agriculture tendant au rejet dudit pouvoir, par les motifs qu'il s'agit d'un simple barrage dont l'influence ne s'étend pas en dehors de la commune de Mesnil-Mauger; que, dès lors, les autres communes citées par le syndicat ne sont pas encore comprises dans la catégorie de celles désignées par la circulaire comme devant être appelées aux enquêtes...;

Vu l'arrêté du 19 ventôse an VI, l'instruction du 19 thermidor an VI et la circulaire ministérielle du 23 octobre 1851;

Vu les lois 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

(*) Rapp. 20 février 1865, Sellier, p. 205 (*Rec. des Arr. du C. d'État*); — 28 novembre 1861, Maréchal (*Ann.* 1862, p. 237).

SANS QU'IL SOIT BESOIN DE STATUER *sur les autres moyens du pourvoi :*

Considérant qu'aux termes de la circulaire ministérielle du 23 octobre 1851, l'enquête à laquelle il doit être procédé sur toute demande en révision de règlement d'eau doit être annoncée dans toutes les communes sur le territoire desquelles l'entreprise paraît de nature à étendre son effet; qu'il résulte de l'instruction que le régime hydraulique de la rivière de Viette intéresse non seulement la commune de Mesnil-Mauger où le barrage est établi, mais encore les communes de Saint-Loup-de-Fribois, de Biéville, de Quétiéville et d'Ecaseul, qui ont une étendue de plus de 372 hectares irrigués au moyen de la prise d'eau du Pont-à-la-Grâce; que cependant ces dernières communes n'ont pas été appelées à l'enquête à laquelle a donné lieu la révision du règlement du barrage dont s'agit; et que, dès lors, aux termes de la circulaire précitée, l'omission de cette formalité constitue une irrégularité de nature à entraîner l'annulation pour excès de pouvoirs, de l'arrêté attaqué... (Arrêté annulé.)

(N° 114)

[1er mars 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Groupe scolaire.—
(Sieur Guitton contre commune de Saint-Amand.)

Prix. — Sujétions spéciales et imprévues : maçonneries exécutées par l'entrepreneur dans des conditions autres que celles prévues : Allocation d'un prix nouveau.

— Maçonnerie de pierre de taille dure ou tendre : en présence du bordereau qui ne fait pas de distinction, il n'y a pas lieu d'allouer de prix spéciaux pour chaque nature de maçonnerie.

— Changement en cours d'exécution de la nature de la pieree destinée aux angles et aux portes et fenêtres ; pas de préjudice. Rejet.

— Ordre écrit : changement dans la dimension des quartiers de pierre. Pas d'ordre écrit. Rejet.

— Travaux exécutés mais non posés : application du bordereau, et autorisation donnée à la commune de faire poser aux frais de l'entrepreneur.

— *Retards dans l'exécution résultant de modifications apportées aux plans, et du ralentissement provenant de ce que la commune n'a pas livré en temps utile les anciens bâtiments et les terrains nécessaires aux constructions : indemnité à l'entrepreneur à raison de l'augmentation notable du prix de la main-d'œuvre.*

— *Réception définitive : Retenue de garantie. Lorsqu'il n'y a eu aucune réception définitive ni expresse, ni tacite, la commune a le droit de retenir le reliquat des sommes dues à l'entrepreneur dans la limite fixée par le cahier des charges (un quart) jusqu'à l'expiration du délai de garantie.*

— *Dépens à la charge de la commune.*

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *tendant à l'allocation d'un prix de 52f,25 par mètre cube de moellon de choix d'appareil et d'un prix de 10f,50 par mètre superficiel de parement en moellon piqué rejointoyé au ciment :*

Considérant que, si le bordereau porte, art. 2 et 3, des prix de 12 francs et 9 francs pour la maçonnerie en moellons durs ou tendres, il résulte de l'instruction et il est reconnu par les deux experts et le tiers-expert que le sieur Guitton a été soumis, pour la construction de la zone d'isolement prescrite par le devis, à des sujétions spéciales et imprévues ; qu'ainsi c'est avec raison que des prix nouveaux ont été établis pour ce travail et qu'il y a lieu d'allouer au sieur Guitton les prix de 52f,25 et 10f,50 établis par le tiers-expert :

En ce qui touche le prix de la maçonnerie de pierre de taille dure ou tendre :

Considérant que le bordereau fixe à 55 francs par mètre cube y compris la pose et la fourniture, le prix de la maçonnerie de pierre de taille, sans distinguer entre la pierre de taille dure et la pierre de taille tendre; que, dès lors, le prix de 55 francs doit être appliqué indistinctement à toutes les maçonneries de pierre de taille et que le sieur Guitton n'est pas fondé à soutenir qu'il doit être établi des prix spéciaux pour la pierre dure et la pierre tendre et que ces prix doivent être fixés à 84f,89 et à 72f,36 ;

Considérant, d'autre part, que si l'architecte a prescrit à l'entrepreneur d'employer pour les angles, les portes et les fenêtres des salles de classe des pierres provenant de la carrière de Chevigny, l'entrepreneur ne justifie pas qu'il en soit résulté pour lui aucun préjudice; qu'en tout cas, il ne saurait pas se prévaloir de cet ordre pour demander l'allocation d'un prix nouveau ;

En ce qui touche les quartiers de pierre dure ou tendre :

Considérant que les entrepreneurs ne peuvent, sous aucun prétexte d'erreur ou d'omission dans la composition des prix du sous-détail, revenir sur les prix par eux consentis;

Considérant qu'aux termes de l'art. 5 du bordereau le quartier de pierre dure sera payé 2f,25 et le quartier de pierre tendre 1f,80; qu'ainsi l'entrepreneur qui ne justifie d'ailleurs d'aucun ordre écrit lui prescrivant d'employer des quartiers de dimensions supérieures à celles prévues au devis n'est pas recevable à réclamer un supplément de prix pour lesdits quartiers;

En ce qui concerne les travaux non posés :

Considérant que le conseil de préfecture a alloué au sieur Guitton pour travaux exécutés, mais non posés, la somme de 2.991f,47, proposée par le tiers-expert; que le prix de 65 francs établi par ledit tiers-expert pour la maçonnerie de pierre de taille dure étant écartée par la présente décision, il y a lieu de réduire cette allocation à 2.942f,85; que cette somme comprend la pose des travaux; qu'ainsi le sieur Guitton est tenu de l'exécuter et que, s'il s'y refuse, la commune doit être autorisée à la faire exécuter à ses frais :

Sur les dommages-intérêts :

Considérant que de nombreuses modifications, entraînant des travaux supplémentaires considérables, ont été apportées aux plans par le fait de l'architecte ou de la commune; que le ralentissement subi par les travaux résulte, tant du retard de la commune à livrer l'ancien bâtiment des écoles et des terrains destinés à la salle d'asile que des travaux supplémentaires de déblais, de fouilles et de maçonneries et de fausses manœuvres imputables à la commune; qu'ainsi ladite commune n'est pas fondée à se plaindre du retard apporté à l'achèvement des travaux pour demander des dommages-intérêts, et que c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture lui a alloué une indemnité de 3.000 francs;

Mais considérant que, par l'effet des circonstances ci-dessus relatées, le sieur Guitton a éprouvé un préjudice dont il lui est dû réparation; que notamment, à la suite d'une grève, postérieure à l'époque où les travaux devaient, aux termes du devis, être achevés, le prix de la main-d'œuvre a été notablement augmenté; qu'il sera fait une juste évaluation dudit préjudice en allouant au sieur Guitton 2.500 francs de dommages-intérêts;

Sur les conclusions du recours incident relatives à la retenue du quart de garantie :

Considérant qu'aux termes du devis il sera toujours retenu à l'entrepreneur un quart pour garantie et que ce quart lui sera payé six mois après la réception définitive ;

Considérant que le montant des travaux exécutés et des travaux non posés est fixé par la présente décision à 111.926f,27 ; qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que la commune de Saint-Amand a fait au sieur Guitton des paiements dont le total s'élève à 98.000 francs; qu'ainsi elle lui a payé plus des trois quarts de la somme qui lui est due ;

Considérant, d'autre part, que le sieur Guitton ne justifie ni de la réception définitive des travaux par lui exécutés, ni d'aucun fait qui puisse en tenir lieu, qu'il y a lieu dès lors, d'autoriser la commune de Saint-Amand à retenir le reliquat de la somme dont s'agit, jusqu'à l'expiration du délai de six mois après la réception définitive des travaux du sieur Guitton ;

Sur les dépens :

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en mettant les frais d'expertise et de tierce expertise à la charge de la commune de Saint-Amand qui supportera en outre les dépens exposés devant le Conseil d'État... (Le décompte des travaux exécutés par le sieur Guitton pour le compte de la commune de Saint-Amand est arrêté à la somme de 111.926f,27 tant pour travaux exécutés à ce jour que pour ouvrages faits et non posés, y compris le coût de la pose, à la charge par le sieur Guitton d'exécuter ladite pose dans un délai de deux mois, faute de quoi il y sera pourvu à ses risques et périls par les soins du maire de la commune de Saint-Amand. Ladite commune est autorisée à retenir le reliquat de la somme par elle due à l'entrepreneur jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois après la réception définitive des travaux du sieur Guitton. La commune de Saint-Amand paiera au sieur Guitton une somme de 2.500 francs à titre de dommages-intérêts. Frais d'expertise et de tierce expertise supportés par la commune qui supportera en outre les dépens exposés devant le Conseil d'État. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté.)

(N° 115)

[1er mars 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Mairie, justice de

paix et école. — (Sieur Blanchon contre commune de Riom-ès-Montagnes.)

Convention passée entre le maire et l'entrepreneur pour le règlement des quantités de charpente qui devaient être payées à ce dernier : demande de paiement de quantités supérieures : rejet.

Travail non prévu au devis et exécuté par un tiers : rejet.

Travail, dont l'exécution n'était pas prévue au devis, exécuté en pierre de taille, conformément aux ordres du maire et de l'architecte : allocation du prix de la maçonnerie de pierre de taille.

Malfaçons commises dans l'exécution du travail : indemnité au profit de la commune.

Intérêts à partir de la demande conformément au cahier des charges.

Intérêts des intérêts.

Frais d'expertise compensés.

. . . .

Sur le pourvoi du sieur Blanchon : — *En ce qui concerne la charpente :*

Considérant que le maire de la commune de Riom-ès-Montagnes et le sieur Blanchon ont arrêté d'un commun accord le 24 mai 1881 les bases du règlement définitif des quantités de charpente qui devaient être payées à l'entrepreneur; qu'en vertu de cette convention on devrait porter au décompte de l'entreprise les quantités de charpente portées au devis estimatif sans aucune diminution et payer en outre à l'entrepreneur des pièces de charpente spécialement désignées; que, dans ces circonstances, le requérant n'est pas fondé à demander le paiement de quantités supérieures à celles qui ont été fixées par application de ladite convention.

En ce qui concerne la peinture de la façade :

Considérant que ce travail, qui n'était pas prévu au devis, n'a pas été commandé au sieur Blanchon et n'a pas été exécuté par lui; que, dès lors, il n'est pas fondé à en demander le paiement;

En ce qui concerne les autres chefs du pourvoi :

Considérant que le sieur Blanchon n'apporte à l'appui de ses conclusions aucune justification de nature à établir que le conseil de préfecture ait fait par l'arrêté attaqué une inexacte évaluation des quantités d'ouvrage exécutées par cet entrepreneur, notamment le cube des maçonneries de diverses natures et des terrassements, ainsi que de la surface des pierres taillées ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que de nombreuses malfaçons ont été commises dans l'exécution du travail dont le sieur Blanchon était chargé et que l'indemnité de 1.400 fr. que le sieur Blanchon a été condamné à payer à la commune pour la réparation de ces malfaçons n'est pas exagérée;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que le sieur Blanchon ne justifie pas qu'il ait demandé les intérêts à une date antérieure au 22 décembre 1883; que, dès lors, le conseil de préfecture a décidé avec raison que les sommes dues par la commune de Riom-ès-Montagnes au sieur Blanchon porteraient intérêts à son profit à partir de cette dernière date.

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Blanchon a demandé les intérêts des intérêts le 27 juillet 1886, qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu de décider que les intérêts des sommes dues par la commune à cet entrepreneur seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir de ladite date;

SUR LE RECOURS INCIDENT DE LA COMMUNE DE RIOM-ÈS-MONTAGNES : — *En ce qui concerne les écoinçons des ouvertures :*

Considérant que le mode d'exécution de cet ouvrage n'était pas prévu au devis; qu'en fait les écoinçons ont été, avec le consentement de l'architecte de la commune et du maire, exécutés en pierre de taille; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que l'entrepreneur avait droit pour ce travail au prix de la maçonnerie en pierres de taille ;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant qu'en mettant lesdits frais à la charge de la commune pour les deux tiers, et pour le surplus à la charge du sieur Blanchon, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire... (Intérêts des sommes dues par la commune de Riom au sieur Blanchon capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit de ce dernier, à partir du 27 juillet 1886. Rejet du surplus des conclusions de la requête du sieur Blanchon et de la requête de la commune de Riom-ès-Montagnes. Chacune des parties supportera les dépens exposés par elle.)

(N° 116)

[1er mars 1889]

Travaux publics communaux. — Maison d'école. — Mise en régie irrégulière. — Indemnité. — (Sieur Cugnot contre commune de Hadol.)

Mise en régie. En l'absence de toute référence au cahier des clauses et conditions générales, alors que le cahier des charges particulier de l'entreprise ne prévoit pas une mise en demeure préalable à la mise en régie, le préfet a-t-il pu régulièrement prononcer sans l'accomplissement de cette formalité la mise en régie de l'entrepreneur ? — Non résolu.

Décidé, d'après les circonstances de la cause, que les faits ne justifiaient pas cette pénalité; en conséquence, la commune est condamnée à payer une indemnité à l'entrepreneur.

Décompte régulièrement dressé conformément au rapport des experts. Rejet.

Dépens partagés.

VU LA REQUÊTE... pour le sieur Cugnot... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 28 novembre 1884, par lequel le conseil de préfecture des Vosges a rejeté sa demande en paiement par la commune de Hadol de la somme de 4.041f,76 pour travaux exécutés pour le compte de ladite commune et n'a alloué qu'une somme de 174f,15; — *Ce faisant, attendu* qu'en cours d'exécution des travaux, sans qu'aucune négligence pût être imputée à l'entrepreneur, et en l'absence de toute mise en demeure, un arrêté préfectoral a été pris à la date du 16 juillet 1883, ordonnant la continuation des travaux en régie ; que cette mesure rigoureuse a causé un préjudice grave à l'entrepreneur, et que, d'ailleurs, elle n'était pas justifiée, les retards allégués étant le résultat des ordres de l'architecte ; que cet arrêté n'a été entouré d'aucune des garanties exigées par la loi, mise en demeure, inventaire du matériel; enfin que certains marchés passés par l'entrepreneur dans des conditions très avantageuses n'ont pas été maintenus : qu'il en est résulté un nouveau préjudice pour le requérant qui doit être indemnisé de toutes les pertes que lui a fait subir la mise en régie ; que ces pertes peuvent être évaluées à 3.055f,80 auxquels il y a lieu d'ajouter

5.000 francs à titre de dommages-intérêts; que d'autre part, le décompte de la régie, tel qu'il a été dressé par l'architecte et arrêté par le conseil de préfecture, doit être augmenté de 890f,48 à raison de certains travaux dont le prix a été insuffisamment évalué; annuler l'arrêté attaqué et condamner la commune de Hadol à payer au requérant, outre la somme de 174f,15, allouée par le conseil de préfecture en sus du décompte établi par l'architecte, celle de 8.946 francs; subsidiairement et pour le cas où les réclamations ne paraîtraient pas suffisamment établies, ordonner une nouvelle expertise;

Vu les observations en défense présentées pour la commune de Hadol... tendant au rejet de la requête par les motifs que non seulement le cahier des charges de l'entreprise ne contient aucune référence aux clauses et conditions de 1866, mais encore que la procédure de la mise en régie est expressément réglée par l'art. 20 dudit cahier des charges, et que les formalités stipulées ont été remplies; que si aucun inventaire du matériel n'a été dressé, c'est que l'entrepreneur ne l'a pas demandé et que sans doute il n'y avait aucun matériel à inventorier...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne *le décompte de l'entreprise :*

Considérant que le sieur Cugnot ne justifie pas qu'en réglant son décompte conformément au rapport d'experts, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de ce qui lui est dû de ce chef;

En ce qui concerne l'irrégularité de la mise en régie :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les faits ne justifiaient pas la mise en régie de l'entreprise et que d'ailleurs, dans les conditions où il a été fait application au sieur Cugnot de l'art. 20 du cahier des charges, celui-ci est fondé à soutenir qu'un préjudice lui a été causé par cette mise en régie, mais qu'il sera fait de ce préjudice une suffisante évaluation en fixant à 300 francs l'indemnité que la commune de Hadol devra lui payer;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que de ce qui précède il résulte que c'est à tort que le conseil de préfecture a mis la totalité des frais d'expertise à la charge du sieur Cugnot et qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en laissant à la charge de la commune de Hadol la moitié de ces frais... (La commune de Hadol paiera au sieur Cugnot, en sus des sommes allouées par l'arrêté attaqué, une somme de 300 francs avec les intérêts à

partir du jour de la demande. Frais d'expertise supportés moitié par la commune et moitié par le requérant. Surplus rejeté. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens à la charge de la commune de Hadol.)

(N° 117)

[8 mars 1889]

Communes. — Conseil municipal. Délibérations; Travaux publics; Projet de construction d'un marché couvert: qualité pour attaquer les délibérations. — Recours; qualité pour le former, art. 65 *et* 67 *de la loi du* 5 *avril* 1884. — (Sieur Védier.)

Les habitants d'une commune ne sont pas recevables, en leur nom personnel, à déférer au préfet, en conseil de préfecture, une délibération du conseil municipal décidant la construction d'un projet de marché couvert et approuvant les plans et devis de cet ouvrage, s'ils ne justifient d'aucun intérêt direct et personnel (*).

Les habitants d'une commune qui n'ont pas qualité, faute d'intérêt personnel, pour demander au préfet l'annulation d'une délibération du conseil municipal ne sont pas recevables à déférer au Conseil d'État l'arrêté qui a refusé de faire droit à leur réclamation (**).

Lorsqu'une loi a sanctionné les délibérations d'un conseil municipal votant un emprunt et une imposition extraordinaire destinés à créer les ressources nécessaires à la construction d'un travail public, les intéressés ne sont pas encore recevables à relever devant la juridiction administrative les irrégularités de ces délibérations. — (Rés. nég. par le ministre de l'intérieur.)

Vu la requête du sieur Védier..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 20 mars 1885, par lequel le préfet de la Charente a rejeté ses réclamations contre diverses délibérations du conseil municipal de la ville d'Angoulême, du

---

(*-**) Voy. 13 janvier 1882, Albert, p. 28 et les renvois; — 22 janvier 1886, Castex, p. 51, et les conclusions de M. Marguerie, commissaire du gouvernement; — 2 mars 1888, Chenou, p. 211; — 9 avril 1886, Duvignau, p. 314 (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

4 juin 1884, 4 et 7 février 1885, relatives à la construction d'un marché couvert dans ladite ville; — *Ce faisant, attendu* que l'arrêté attaqué n'a pas été pris en conseil de préfecture, ainsi que l'exigent les art. 65 et 66 de la loi du 5 avril 1884, qu'il est donc nul en la forme; au fond, et en ce qui concerne la délibération du conseil municipal du 24 juin 1884, que, sur 23 membres présents, 13 seulement ont signé ladite délibération, ce qui constitue une violation de l'art. 57 de la loi précitée; qu'en ce qui concerne la séance du 7 février 1885 les convocations ont été faites verbalement, et le délai de trois jours francs avant la séance n'a pas été observé, contrairement aux dispositions de l'art. 48 de la même loi; qu'aux termes de l'art. 47, en cas de réunion extraordinaire, la convocation doit indiquer les objets déterminés en vue desquels le conseil est assemblé; qu'en fait, malgré l'importance de la question du marché couvert, les conseillers municipaux n'ont pas été avertis de l'objet de la réunion, non plus que le préfet; que les habitants intéressés n'en ont pas eu connaissance, l'affichage prescrit par l'art. 48 n'en ayant pas fait mention; qu'on ne saurait soutenir que ces irrégularités aient été couvertes par les délibérations du conseil municipal des 20 février et 13 mars, qui se sont bornées à rejeter les protestations formées contre ces décisions antérieures, sans s'expliquer sur les vices de forme relevés contre lesdites décisions qu'ainsi il n'y a pas eu ratification des délibérations irrégulières; qu'au surplus, les nullités invoquées étant de plein droit, le recours ouvert par l'art. 65 de la loi municipale n'aurait pu être paralysé par une simple déclaration du conseil municipal, même formulée en connaissance de cause; par ces motifs, annuler les délibérations du conseil municipal ci-dessus mentionnées; déclarer qu'il sera sursis, pendant l'instruction, à leur exécution;

Vu les observations en défense du ministre de l'intérieur tendant au rejet de la requête par les motifs que, depuis qu'elle a été présentée, les Chambres ont voté une loi spéciale, promulguée le 6 juillet 1885, qui a sanctionné les délibérations attaquées, et a autorisé l'emprunt et l'imposition extraordinaires nécessaires à la construction du marché couvert d'Angoulême; que ladite loi a eu pour effet de couvrir les irrégularités alléguées, et de rendre le pourvoi sans objet; que si néanmoins les délibérations dont il s'agit étaient encore susceptibles d'un recours, en ce qui concerne la fixation de l'emplacement du marché, il y aurait lieu d'opposer au sieur Védier une fin de non recevoir tirée de ce qu'il ne justifie pas d'un intérêt direct et

personnel à l'annulation de la décision du préfet; qu'il agit, en effet, comme simple habitant de la ville d'Angoulême, ce qui ne lui donne pas qualité suffisante pour se pourvoir; qu'il ne saurait davantage invoquer la qualité de contribuable, ayant à ce titre un autre moyen d'action, celui du recours en matière de contributions directes; que les observations qui précèdent dispensent le ministre de se prononcer au fond sur le mérite des moyens de la requête, et qu'il n'y a lieu, par le même motif, d'examiner les conclusions à fin de sursis;

Vu la loi du 5 avril 1884;

Considérant que si, aux termes de l'art. 65 de la loi du 5 avril 1884, la nullité de droit des délibérations d'un conseil municipal peut être proposée à toute époque par les parties intéressées, le sieur Védier ne justifie d'aucun intérêt direct et personnel qui pût lui donner qualité pour demander au préfet de la Charente de prononcer la nullité des délibérations dont il s'agit;

Considérant, d'autre part, que les parties intéressées qui peuvent déférer au Conseil d'État, par application de l'art. 67, l'arrêté du préfet sur une demande en annulation ou en déclaration de nullité d'une délibération, sont seulement celles qui avaient qualité pour saisir le préfet de ladite demande; qu'il suit de là que les conclusions du sieur Védier tendant à l'annulation de l'arrêté ci-dessus visé du préfet de la Charente doivent être rejetées comme non recevables... (Rejet.)

(N° 118)

[8 mars 1889]

Communes. — Trottoirs, sur une route départementale, construits par le département; réfection par la ville; participation des riverains et du département.—(Sieurs Espinasseau et autres.)

Lorsque des trottoirs ont été établis le long d'une route départementale dans la traverse d'une ville, aux frais du département, sans aucun concours de la ville et sans que les riverains aient été appelés à y contribuer, ceux-ci ne sont pas fondés, si la réfection de ces trottoirs a été déclarée d'utilité publique et faite par la ville, à refuser la participation aux frais qui leur est réclamée par application de la loi du 7 juin 1845.

Les travaux de reconstruction doivent être considérés comme des travaux de premier établissement (*).

Lorsque les frais d'établissement de nouveaux trottoirs ont été pris par le département à sa charge jusqu'à concurrence de moitié, la ville n'est pas fondée à réclamer aux riverains le paiement intégral de l'autre moitié. — Elle ne peut réclamer que la moitié des frais restant à sa charge : réduction.

La commune n'est pas recevable à demander au département, à l'occasion d'une demande en décharge formée par les riverains, le remboursement de sommes dont les riverains ont obtenu décharge. — Sa réclamation ne saurait être introduite dans les formes prévues en matière de taxes assimilées aux contributions directes.

Vu LES REQUÊTES des sieurs Espinasseau, Biosque, Trenty, Vigouroux Marty et Séphons... tendant à ce qu'il plaise au Conseil — annuler un arrêté du 6 mai 1887 par lequel le conseil de préfecture de Lot-et-Garonne a rejeté leur demande en décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés, pour l'année 1885, sur le rôle de la commune d'Agen pour les travaux de construction de trottoirs exécutés en 1884 et 1885, sur la route départementale n° 10, d'Agen à Cahors, au droit de leurs immeubles; — *Ce faisant*... leur accorder les décharges demandées;

Vu les observations de la ville d'Agen... tendant : 1° au maintien de l'arrêté attaqué...; 2° à ce que, dans le cas où la demande des sieurs Espinasseau et autres serait accueillie, le département de Lot-et-Garonne soit condamné à rembourser à la ville la dépense qui lui serait occasionnée par la décision à intervenir, par le motif que la ville, en demandant la déclaration d'utilité publique desdits travaux, n'a entendu en prendre aucune partie à sa charge;

Vu les observations présentées au nom du département de Lot-et-Garonne... tendant à ce que le département soit exonéré de tout remboursement à la ville dans le cas où il serait fait droit aux recours des sieurs Espinasseau et autres, par le motif qu'il résulte des délibérations du conseil municipal et de l'arrêté préfectoral qui a déclaré l'utilité publique que la ville d'Agen s'est engagée à prendre à sa charge la moitié de la dépense;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

(*) Rapp. 5 janvier 1860, ville de Besançon, et la note (*Ann.* 1860, p. 434); — Guillaume, *Traité de la voirie urbaine*, p. 59.

Vu la loi du 7 juin 1845 ;

Considérant que les pourvois ci-dessus visés sont formés contre un même arrêté et présentent la même question à juger; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision ;

Considérant que les requérants se fondent, pour demander décharge des taxes auxquelles ils ont été imposés pour les travaux de construction de trottoirs exécutés en 1884 et 1885, au droit de leurs immeubles, sur ce que les art. 1 et 2 de la loi du 7 juin 1845 n'autoriseraient les communes à mettre à la charge des propriétaires riverains que la moitié des dépenses de premier établissement de trottoirs ; que des trottoirs ayant été établis en 1864, le long de leurs maisons, les travaux exécutés en 1884 et 1885 seraient des travaux de réfection et que, par suite, la moitié de la dépense desdits travaux ne pourrait être mise à leur charge ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les trottoirs établis en 1866, au droit des immeubles des requérants, ont été construits exclusivement aux frais du département, en dehors des conditions prévues par la loi susvisée du 7 juin 1845, et de toute participation, tant de la ville d'Agen que des requérants ou de leurs auteurs; qu'il suit de là que les travaux de construction de trottoirs, qui ont été faits en 1884 et 1885 et suivant les formes prescrites par la loi précitée, doivent être considérés comme des travaux d'établissement dans le sens de l'art. 1er de ladite loi; que, par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir qu'ils ne pouvaient être tenus de participer à la dépense de construction des trottoirs ;

Mais considérant que, d'une part, la moitié de la dépense des travaux exécutés en 1884 et 1885 a été prise par le département à sa charge; que, d'autre part, l'art. 1er de la loi du 7 juin 1845 dispose que la dépense de construction des trottoirs doit être répartie entre les communes et les propriétaires riverains; que, dans ces circonstances, la ville d'Agen ne peut prétendre mettre l'autre moitié en totalité à la charge des riverains; que dès lors, il y a lieu d'accorder aux requérants réduction de la moitié des taxes auxquelles ils ont été assujettis; que si, à raison des conventions intervenues entre elle et le département, la ville d'Agen se croit fondée à réclamer au département le remboursement des sommes qui restent à sa charge, en vertu de la présente décision, ce n'est, ni à l'occasion de la demande en décharge présentée par les requérants, ni dans la même forme, que cette

réclamation peut être introduite... (Réduction de la moitié des taxes. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des requêtes des sieurs Espinasseau et autres rejeté.)

(N° 119)

[8 mars 1889]

Communes. — Traité pour l'éclairage au gaz. — Interprétation du traité de concession. — (Ville de Mantes contre Compagnie du gaz de ladite ville.)

Extinction des becs de la mairie et des rues avoisinant la gare fixée à une heure plus tardive que celle des autres becs; exercice du droit du maire stipulé par le cahier des charges: pas d'indemnité.

Résiliation. Défectuosité alléguée de l'éclairage. Rejet: le gaz fourni a le pouvoir éclairant prévu et les infractions ou irrégularités relevées à la charge de la Compagnie ne constituent pas l'inexécution des engagements pris envers la ville (*).

Dimension de la flamme: le traité ayant fixé cette hauteur sans restriction à 0,085 *millimètres sur* 0,045 *millimètres, la Société est condamnée à exécuter cette clause.*

Augmentation du capital-actions de la Société et fourniture du gaz à une commune voisine: conséquences alléguées au point de vue du partage des bénéfices: ces deux faits ne sont pas de nature dans l'espèce à faire prononcer la résiliation, ils ne pourraient que donner ouverture à une action en dommages-intérêts en cas de justification du préjudice causé (**).

Abaissements de tarifs concédés à des particuliers entraînant le droit pour la ville de réclamer l'application de ce tarif de faveur pour l'éclairage public; droit pour la ville de poursuivre la réparation du préjudice éprouvé.

. . . .

CONSIDÉRANT que les pourvois introduits par la ville de Mantes sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

(*) Rapp. 7 décembre 1877, Compagnie du gaz Riche (*Ann.* 1878, p. 1344).
(**) Rapp. 6 août 1886, Société du gaz de Rochefort (*Ann.* 1887, p. 276).

En ce qui touche l'indemnité accordée par le conseil de préfecture pour service supplémentaire d'extinction :

Considérant qu'aux termes de l'art. 17 du traité passé avec la Compagnie du gaz de Mantes le service de l'éclairage public doit avoir lieu en suivant les heures indiquées au tableau dressé par l'administration municipale sans que la Société puisse, en quoi que ce soit, contrôler ou discuter les indications de ce tableau ; qu'ainsi le maire n'a fait qu'user du droit qui lui était conféré par cet article en fixant à une heure plus avancée l'extinction des becs de gaz de la mairie et des rues avoisinant la gare ; que, par suite, la ville est fondée à demander décharge de la condamnation prononcée contre elle pour cette cause ;

EN CE QUI TOUCHE LA DEMANDE EN RÉSILIATION : — *Sur le moyen tiré de la défectuosité de l'éclairage.*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que le gaz fourni par la Société a bien le pouvoir éclairant défini à l'art. 14 du traité de concession, et, d'autre part, que les infractions ou irrégularités qui auraient été relevées par les experts de la ville ne constituent pas l'inexécution des engagements pris envers elle ; que, dans ces conditions, la commune n'est pas fondée à demander la résiliation pour cause de défectuosité de l'éclairage ;

Considérant, toutefois, que si le conseil de préfecture a décidé que la ville ne pourrait exiger, sans changement de prix, une flamme de dimensions supérieures à celles que comporte une consommation de 100 litres par bec et par heure, il résulte au contraire des termes exprès des art. 14 et 15 du traité que la Société du gaz s'est obligée, sans condition restrictive, à donner à la flamme des becs une dimension de 0,080 millimètres sur 0,045 millimètres, moyennant un prix de 3 centimes et demi par bec et par heure ; que la ville est fondée à réclamer l'exécution de cette clause du traité et qu'il y a lieu de faire droit à ses conclusions sur ce point ;

Sur le moyen tiré de ce que la Société, en élevant son capital-actions et en passant un traité pour l'éclairage d'une commune voisine aurait manqué à ses engagements envers la ville ;

Considérant qu'en admettant que l'augmentation du capital-actions et la fourniture du gaz à la commune de Limay constituent des infractions au traité, elles ne sont pas de nature à faire prononcer la résiliation, mais donneraient simplement ouverture à une action en réparation du préjudice que la ville justifierait en avoir éprouvé ; qu'en ce qui concerne spécialement l'augmen-

tation du capital-actions, c'est avec raison que le conseil de préfecture, appelé par la Société à déterminer avant tout litige les conséquences de ce fait au point de vue de la participation de la ville aux bénéfices, a refusé de faire droit à cette demande;

Sur le moyen tiré de ce que la Société du gaz aurait consenti certains abaissements de tarif au mépris des droits de la ville :

Considérant que, d'après l'art. 35 du traité, la Société ne peut fournir le gaz à un prix inférieur à celui payé par la ville, sans que celle-ci soit immédiatement autorisée à ramener les prix stipulés à ceux obtenus par l'établissement le plus favorisé, et ce sans aucune formalité judiciaire; qu'il appartient à la ville de poursuivre par l'application de cette clause la réparation du dommage qu'elle aurait pu éprouver;

En ce qui touche la demande de dommages-intérêts :

Considérant que d'après l'article 21 du traité la ville peut réclamer des dommages-intérêts, quand il a été constaté que l'éclairage public a été fait avec négligence, ou que le gaz a été habituellement de mauvaise qualité; qu'il n'est pas justifié que l'une ou l'autre de ces conditions se soit réalisée et que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sur ce point les conclusions de la ville;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que l'expertise a été ordonnée à la suite de réclamations de la Compagnie du gaz reconnues mal fondées par la présente décision; qu'il y a lieu, en conséquence, de mettre à la charge de ladite Compagnie la totalité des frais d'expertise... (Arrêté du 7 décembre 1883 réformé dans celle de ses dispositions par laquelle la ville de Mantes a été condamnée à payer à la Compagnie du gaz les frais d'un service supplémentaire d'extinction. Arrêté du 13 février 1885 annulé. La Compagnie du gaz sera tenue de donner à la flamme des becs les dimensions fixées par les art. 14 et 15 du traité. Frais d'expertise à la charge de la Compagnie du gaz. Demande en résiliation et surplus des conclusions de la ville rejetées. Dépens des pourvois 62.586 et 65.016 supportés par la Compagnie du gaz, et ceux du pourvoi 62.587 à la charge de la ville de Mantes.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 120)

[19 mars 1890]

Résidences et subdivisions des conducteurs et des commis des ponts et chaussées et des contrôleurs des mines.

Monsieur le Préfet, aux termes de l'article 32, § 2, du décret du 13 octobre 1851 (*), portant organisation du corps des ponts et chaussées, la répartition des conducteurs entre les arrondissements des ingénieurs ordinaires, de même que leur résidence, sont déterminées par les ingénieurs en chef, suivant les besoins du service.

Cette disposition a souvent donné lieu, dans la pratique, à des difficultés de diverses natures. Aujourd'hui surtout que les agents sont attachés à des services qui relèvent de départements ministériels différents, l'Administration supérieure n'est pas suffisamment à même d'exercer sur les emplois le contrôle légitime qu'elle doit avoir et n'est pas davantage en mesure de se rendre un compte exact des besoins de personnel qui peuvent exister dans chaque département et dans chaque service.

Il m'a paru dès lors nécessaire, sans enlever d'ailleurs aux ingénieurs en chef la faculté qui leur est concédée par le décret de 1851, de prescrire certaines dispositions d'application qui viennent remédier à la situation.

J'ai en conséquence adopté les mesures suivantes :

Les conducteurs et les commis des ponts et chaussées qui sont mis à la disposition de chaque service d'ingénieur en chef sont désignés par le Ministre des travaux publics, qui arrête la division de chaque arrondissement d'ingénieur ordinaire et du service central de l'ingénieur en chef en subdivisions de conducteur et emplois de commis et détermine la résidence ordinaire attribuée au titulaire de chaque subdivision.

L'ingénieur en chef répartit entre les diverses subdivisions et les divers emplois les conducteurs et commis mis à sa disposi-

(*) *Ann.* 1851, p. 248.

tion, suivant leurs aptitudes et d'après les nécessités du service. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un service vicinal confié à l'Administration des ponts et chaussées, la répartition des conducteurs attachés au service vicinal entre les diverses subdivisions est faite d'accord avec l'autorité préfectorale.

L'ingénieur en chef rend compte de la répartition des agents de son service au Ministre des travaux publics et doit l'aviser immédiatement de tout changement qu'il y apportera. Le Ministre peut, à toute époque, ordonner les modifications qu'il juge convenables.

Pour la mise en application de ces dispositions nouvelles, une décision ministérielle interviendra en vue de fixer dans chaque service les cadres du personnel et de déterminer l'étendue et les limites des subdivisions.

MM. les ingénieurs en chef devront m'adresser des propositions à cet égard. Ils ne perdront pas de vue que les subdivisions détachées doivent, dans la mesure du possible, concorder avec les divisions administratives du pays; que le conducteur doit résider au centre de sa circonscription, comme l'a déjà prescrit la circulaire du 10 avril 1872 (*); que, sauf dans des cas exceptionnels, il ne doit pas être spécialisé et doit s'occuper, dans sa subdivision, de tous les services qui sont dans les attributions de son ingénieur ordinaire : service ordinaire, service vicinal, service hydraulique, ports maritimes, etc.

En principe, dans les services où il n'y a pas de grands travaux en cours d'exécution, un seul conducteur peut être affecté au bureau des ingénieurs pour la préparation ou la révision des projets. La comptabilité, la tenue des registres, les expéditions de pièces et de dessins, le classement des archives doivent être confiés aux commis des ponts et chaussées. Je reconnais que la nécessité d'utiliser le personnel actuellement en fonctions peut ne pas permettre d'adopter partout, dès à présent, une organisation définitive basée sur les données qui précèdent. Aussi MM. les ingénieurs en chef devront ils, dans leur rapport, me faire connaître à la fois l'organisation définitive et pour ainsi dire théorique qu'ils proposent d'adopter et l'organisation transitoire qu'imposent pour quelque temps encore les nécessités actuelles.

Les dispositions de la présente circulaire sont également applicables aux contrôleurs des mines en ce qui concerne la détermination des subdivisions.

(*) *Ann.* 1872, p. 217.

MM. les ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines devront m'adresser directement leurs propositions dans le plus bref délai possible. Ces propositions devront m'être transmises par votre intermédiaire, et avec votre avis, en ce qui concerne les services où l'Administration des ponts et chaussées est chargée de la vicinalité.

J'adresse aux chefs de service un exemplaire de la présente circulaire.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

(N° 121)

[19 mars 1890]

Navigation à vapeur. — Fixation de la limite d'application du décret du 9 avril 1883. — *Notification d'un décret du 4 mars* 1890.

Monsieur le Préfet, le décret du 9 avril 1883, sur la navigation fluviale à vapeur, doit, aux termes de l'article 1er, cesser d'être applicable, à l'embouchure des fleuves, en aval d'une limite déterminée pour chaque fleuve par un décret rendu, après enquête, sur le rapport du Ministre des travaux publics et du Ministre de la marine.

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-annexée, ampliation d'un décret du 4 mars courant, rendu en exécution de la disposition précitée.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, d'assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution de ce décret et d'en donner connaissance aux commissions de surveillance des bateaux à vapeur instituées dans votre département, ainsi qu'à MM. les ingénieurs des services intéressés.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

DÉCRET (4 mars 1890).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics et du Ministre de la marine,

Vu le décret du 9 avril 1883, portant règlement sur les ba-

teaux à vapeur qui naviguent sur les fleuves, rivières, canaux, lacs ou étangs d'eau douce, et notamment l'article 1er, aux termes duquel les dispositions dudit décret « cessent d'être applicables, à l'embouchure des fleuves, en aval d'une limite qui, pour « chaque fleuve, est déterminée par un décret rendu, après en- « quête, sur le rapport du Ministre des travaux publics et du « Ministre de la marine »;

Vu les propositions, en date du 12 mars 1888, de la Commission instituée par les Ministres des travaux publics et de la marine, en vue de la détermination de la limite d'application du décret ci-dessus visé, à l'embouchure des fleuves et rivières du territoire;

Vu les dossiers des enquêtes ouvertes suivant les formes prescrites par l'ordonnance du 18 février 1834, au sujet des propositions de ladite Commission, dans les départements du Nord, de la Somme, de la Seine-Inférieure, de l'Eure, du Calvados, de la Manche, des Côtes-du-Nord, du Finistère, du Morbihan, d'Ille-et-Vilaine, de la Loire-Inférieure, de la Vendée, de la Charente-Inférieure, de la Gironde, des Basses-Pyrénées et des Bouches-du-Rhône,

Décrète :

Art. 1er. — Les dispositions du décret du 9 avril 1883, concernant les bateaux à vapeur qui naviguent sur les fleuves, rivières, canaux, lacs ou étangs d'eau douce, cesseront d'être applicables, sur les fleuves et rivières mentionnés au tableau ci-après, en aval des limites indiquées dans le même tableau :

DÉPARTEMENTS	VOIES NAVIGABLES	LIMITES
NORD	Aa	Ecluse de garde 63 *bis*, à Gravelines.
SOMME	Somme	Pont Ledien et écluse d'Abbeville.
SEINE-INFÉRIEURE	Seine	Pont métallique de Rouen
EURE	Rille	Vannage de la Société Rilloise, à Pont-A mer.
CALVADOS	Touques	Pont de Trouville, à 1 kilomètre environ l'embouchure de la rivière.
Idem	Dives	Embouchure du canal de dessèchement du rais de la Dives, à l'extrémité amont du veau quai du port de Dives.
Idem	Orne	Port de Caen, passerelle fixe en fer établie 1873 par la Compagnie des chemins de f l'Ouest.
Idem	Aure	Pont d'Isigny (route nationale n° 13).
MANCHE	Vire	Le pont du Vey
Idem	Taute et Douves	100 mètres à l'aval de l'écluse du Haut-Dick
Idem	Sienne	100 mètres à l'aval de l'épi de Passevin, à gnéville.
Idem	Sée	Pont de Pontgilbert, sous la route natio n° 176.

DÉPARTEMENTS	VOIES NAVIGABLES	LIMITES
MANCHE (*suite*). . .	Sélune.	Pont de Pontaubault, sous la route nationale n° 176.
Idem.	Couesnon.	Le pont de Pontorson.
CÔTES-DU-NORD . .	Rance.	Ancien pont de la route nationale n° 176, à Dinan.
Idem.	Arguenon.	Ancien pont de la route nationale n° 168, à Plancoët.
Idem.	Gouët	Pont en pierre établi en amont du port du Légué.
Idem.	Trieux.	Barrage du Moulin de la Roche-Jagu, à Pontrieux.
Idem.	Jaudy	Pont de la Roche-Derrien.
Idem.	Guer.	Pont Sainte-Anne, à Lannion.
Idem.	Douron	Rocher du bac de Toul-an-Héry, en amont du port de ce nom.
FINISTÈRE.	Morlaix (Rivière de). . .	Extrémité sud du bassin à flot.
Idem.	Pensez	Pont de la route nationale n° 169.
Idem.	Dourduff	Pont du chemin vicinal de Morlaix à Plougasnon.
Idem.	Laberwrach	Pont de Paluden.
Idem.	Laber-Benoît.	Pont de Tréglonou.
Idem.	Elorn	Pont de Landerneau.
Idem.	Rivière de Daoulas . . .	Pont de Daoulas.
Idem.	Rivière de l'Hôpital. . .	Vieux pont de l'Hôpital.
Idem.	Faou.	Pont du Faou.
Idem.	Pont-de-Buis.	Débarcadère de Ti-Beuz.
Idem.	Aulne	Ecluse n° 236 de Châteaulin.
Idem.	Goyen.	Chaussée de Kérideux, à Pont-Croix.
Idem.	Rivière de Pont-l'Abbé.	Chaussée de l'étang de cette ville.
Idem.	Odet.	Confluent du Steir, à Quimper.
Idem.	Belon	Pont de Guilly.
Idem.	Laita.	Pont du Bourgneuf, à Quimperlé.
MORBIHAN.	Canal du Blavet.	Ecluse de Polhuern.
Idem.	Rivière de Vannes. . . .	Vannes.
Idem.	Rivière d'Auray	Le Vieux-Pont ou pont Saint-Goustant.
Idem.	Rivière de Scorff	Le Vieux-Pont.
Idem.	Oust non canalisé. . . .	Pont d'Aucfer.
ILLE-ET-VILAINE . .	Vilaine	Pont de Saint-Nicolas, à Redon.
LOIRE-INFÉRIEURE.	Brivet.	Pont de Méans (traversée de la route départementale n° 8, de Nantes au Croisic).
Idem.	Sèvre Nantaise et Acheneau.	Doivent être soumis, dans toute leur étendue, au règlement fluvial.
Idem.	Loire	Ponts de Nantes.
VENDÉE.	Vie.	Pont reliant la commune de Saint-Gilles à celle de Croix-de-Vie (chemin vicinal n° 134).
Idem.	Jaunay	Pont du chemin vicinal n° 4
Idem.	Lay	Extrémité amont du pont de Moricq.
CHARENTE-INFÉR^re	Sèvre Niortaise	Ecluse du Carreau-d'Or, à Marans.
Idem.	Seudre	Barrage-écluse du pont de Ribérou.
Idem.	Charente	Pont suspendu de Tonnay-Charente (situé à 450 mètres en aval de la limite amont du port de Tonnay-Charente).
GIRONDE	Isle.	Pont suspendu de Libourne.
Idem.	Garonne.	Pont en maçonnerie de Bordeaux.
Idem.	Dordogne.	Pont en maçonnerie de Libourne.
BASSES-PYRÉNÉES.	Adour.	Pont de Saint-Esprit (route nationale n° 10).
Idem.	Nive.	Pont Mayou (route nationale n° 10).
Idem.	Nivelle	Pont de la route nationale n° 10.
Idem.	Bidassoa	Pont du chemin de fer.
BOUCHES-DU-RHÔNE	Rhône.	Pont fixe qui relie la ville d'Arles au faubourg de Trinquetaille.

Art. 2. — Le Ministre des travaux publics et le Ministre de la Marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

. . . .

(N° 122)

[25 mars 1890]

Organisation du contrôle de la construction et de l'exploitation des chemins de fer miniers et des chemins de fer industriels.

Monsieur le Préfet, à diverses reprises, des difficultés se sont élevées au sujet de l'organisation du contrôle de la construction et de l'exploitation des chemins de fer miniers et des chemins de fer industriels.

Il m'a paru qu'il y aurait avantage à fixer d'une manière précise les bases sur lesquelles doit être constitué ce contrôle. J'ai pris en conséquence, à la date du 8 mars, un arrêté portant organisation du service des chemins de fer miniers et industriels.

Vous trouverez ci-après un exemplaire de cet arrêté.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les inspecteurs généraux et ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

ARRÊTÉ (8 mars 1890)

Le Ministre des travaux publics,

Vu la loi du 15 juillet 1845 (*) et l'ordonnance du 15 novembre 1846 (**) sur la police des chemins de fer;

Vu les lois des 21 avril 1810 et 27 juillet 1880 sur les mines:

Sur la proposition du chef du Cabinet, du Personnel et du Secrétariat,

Arrête :

Art. 1er. — Le contrôle de la construction et de l'exploitation des chemins de fer miniers, autorisés et établis par application

(*) *Ann.* 1845, p. 521.
(**) *Ann.* 1846, p. 585.

de l'article 44 de la loi du 27 juillet 1880, est compris dans le service ordinaire des mines et dépend de la direction des routes, de la navigation et des mines.

Art. 2. — Le contrôle de la construction (travaux neufs) des chemins de fer industriels, établis par voie de concession de l'État, est exercé par le personnel du service ordinaire des ponts et chaussées du département et dépend de la Direction des chemins de fer.

Le contrôle de l'exploitation desdits chemins de fer est exercé par le personnel de l'arrondissement minéralogique et dépend de la Direction des routes, de la navigation et des mines.

Art. 3. — Si les lignes visées dans les articles 1 et 2 s'étendent sur deux ou plusieurs circonscriptions d'ingénieurs, l'organisation du contrôle fera l'objet d'un arrêté spécial.

Art. 4. — Toutefois, si les chemins de fer miniers et industriels sont ouverts à un service public de voyageurs ou de marchandises, le contrôle de leur exploitation est rattaché au contrôle de l'exploitation du réseau d'intérêt général dans le périmètre duquel ils sont situés.

Ne sera pas réputé service public de marchandises, pour l'application du présent article, le transport de matières ou produits en provenance ou à destination exclusive d'établissements entre lesquels une entente se sera établie en vue du raccordement par rails avec le réseau des chemins de fer.

YVES GUYOT.

(N° 125)

[29 mars 1890]

Les requêtes introductives d'instances produites, au nom de l'État, devant les conseils de préfecture, ne sont pas assujetties à la formalité du timbre.

Monsieur le Préfet, à l'occasion d'une action introduite par mon Administration devant le conseil de préfecture des Vosges, la question a été soulevée de savoir si les requêtes introductives d'instance, présentées au nom de l'État, devaient être rédigées sur papier timbré en vertu de l'article 3 de la loi du 22 juillet 1889 (*).

(*) *Suprà*, p. 9.

Monsieur le ministre des finances, consulté à ce sujet, a fait connaître qu'aux termes d'une décision de l'un de ses prédécesseurs, en date du 18 février 1878, les requêtes et mémoires produits, dans l'intérêt de l'État, devant les conseils de préfecture, sont exempts de timbre comme actes administratifs purs et simples, conformément aux dispositions de l'article 80 de la loi du 15 mai 1818. — La loi du 22 juillet 1889, sur la procédure à suivre devant les conseils de préfecture, ne paraît donc avoir apporté, sur ce point, aucune modification à la législation antérieure; elle ne dispose, en effet (art. 3), en ce qui concerne le timbre, qu'à l'égard des copies, certifiées conformes, à produire à l'appui de la requête.

Il n'y a d'exception qu'en matière de demandes de dégrèvement de contributions directes. Régies par une disposition spéciale de la loi du 21 avril 1832, ces demandes sont exemptes ou passibles du timbre, suivant qu'elles ont pour objet une cote inférieure ou supérieure à 30 francs. Il a paru, dès lors, qu'il n'y avait pas lieu, à cet égard, de tenir compte de la qualité des réclamants, et que les représentants de l'État eux-mêmes ne pouvaient jouir, en cette matière, d'aucune immunité spéciale.

Les requêtes présentées au nom de l'État aux conseils de préfecture, en dehors de ce cas particulier, doivent donc continuer à bénéficier de l'exemption du timbre, telle qu'elle a été reconnue, à leur profit, par la décision ministérielle du 18 février 1878.

Je vous prie, monsieur le Préfet, de tenir compte des observations qui précèdent et de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à M. l'ingénieur en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(N° 124)

[31 mars 1890]

Payement des journées de voituriers employés en régie avec leurs attelages. — Application du timbre de dimension.

Monsieur le Préfet, par application de l'article 16 de la loi du 13 brumaire an VII, exemptant du droit et de la formalité du timbre les quittances des traitements et émoluments des fonctionnaires et employés de l'État, l'instruction du ministre de l'in-

térieur du 10 septembre 1830, concertée avec le ministre des finances, a étendu l'exemption de timbre à toutes pièces justificatives et quittances relatives au payement et au remboursement du prix des travaux faits à la journée ou à la tâche par des ouvriers employés en régie, *au compte de l'État*, et lorsqu'il n'y a entre eux aucun intermédiaire qui puisse en retirer un profit quelconque.

L'usage s'était établi dans les services des ponts et chaussées de considérer comme de simples ouvriers employés en régie, à la journée ou à la tâche, les voituriers conduisant leurs propres attelages pour des transports relatifs aux travaux d'entretien ou de grosses réparations. Les payements des sommes dues à ces voituriers étaient, en conséquence, effectués soit à l'aide d'états de tâche, soit au moyen de rôles de journées non soumis au droit de timbre.

Des difficultés se sont produites à ce sujet dans un certain nombre de départements. La Cour des comptes a relevé plusieurs payements effectués dans ces conditions, et elle a enjoint aux comptables de faire appliquer un timbre de dimension sur les états de tâche ou rôles de journées qui accompagnaient les mandats. Elle n'a pas pensé que la dispense de timbre, accordée par l'article 16 de la loi précitée, puisse recevoir valablement l'extension qui lui a été donnée jusqu'ici en ce qui concerne les journées de voituriers, car ceux-ci, indépendamment de leur travail personnel, mettent au service de l'État des chariots et des attelages. Ils sont, en réalité, de véritables fournisseurs de force motrice et, comme tous les fournisseurs, ils doivent établir leur titre de créance au moyen d'un décompte du service fait, formulé dans un mémoire en demande et soumis au timbre de dimension.

Après examen de l'affaire, et conformément à l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, il m'a paru que les observations de la Cour des comptes étaient justifiées et j'ai, en conséquence, décidé qu'à l'avenir les sommes dues aux voituriers pour fournitures d'attelages seraient toujours payées à l'aide de mémoires timbrés et non sur rôles de journées ou sur états de tâche.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(N° 125)

[1er avril 1890]

Constitution des tableaux d'avancements pour les conducteurs des ponts et chaussées.

Monsieur le Préfet, la création d'une nouvelle catégorie de conducteurs principaux des ponts et chaussées, au traitement de 3.600 francs, nécessite le remaniement de l'arrêté du 10 décembre 1888 (*) relatif à la constitution de tableaux d'avancement pour les conducteurs.

J'ai l'honneur de vous adresser, en conséquence, ampliation d'un arrêté en date du 28 mars 1890 que j'ai substitué à celui du 10 décembre 1888 et qui, outre qu'il fixe les conditions nécessaires pour l'obtention du traitement de 3.600 francs, apporte au règlement de 1888 quelques modifications de détail.

J'adresse à MM. les ingénieurs en chef un exemplaire de cet arrêté.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

ARRÊTÉ (28 mars 1890)

Le Ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté du 10 décembre 1888 établissant un tableau d'avancement pour les conducteurs des ponts et chaussées;

Vu le décret du 13 février 1890 (**) créant une catégorie de conducteurs principaux à 3 600 francs;

Sur le rapport du chef du cabinet, du personnel et du secrétariat,

Arrête :

Art. 1er. — L'avancement dans le personnel des conducteurs des ponts et chaussées a lieu partie à l'ancienneté et partie au choix, dans les conditions déterminées ci-après :

Art. 2. — La proportion de l'ancienneté et du choix est fixée ainsi qu'il suit pour chaque classe :

Pour l'avancement à la 3e classe : 4/5 à l'ancienneté, 1/5 au choix.
Pour l'avancement à la 2e classe : 3/5 à l'ancienneté, 2/5 au choix.

(*) *Ann.* 1888, p. 847.
(**) *Suprà*, p. 240.

Pour l'avancement à la 1re classe : 2/5 à l'ancienneté, 3/5 au choix.
Pour l'avancement au grade de principal : 1/5 à l'ancienneté, 4/5 au choix.
Pour l'obtention du traitement de 3.600 francs : la totalité à l'ancienneté.

Art. 3. — Les inspecteurs généraux chargés d'un arrondissement d'inspection font les propositions d'avancement pour les conducteurs à la suite de leur tournée annuelle d'inspection.

Ils présentent deux listes de propositions, l'une pour l'ancienneté, l'autre pour le choix.

La liste par ancienneté comprend, classés par ancienneté de grade, les conducteurs de l'inspection en situation d'obtenir de l'avancement et dont les services sont satisfaisants. Une annotation placée en regard du nom de chaque conducteur indique s'il est également proposé au choix.

Sur la liste au choix figurent, par ordre de priorité, les conducteurs qui sont jugés dignes, à raison de services particulièrement méritants, de gagner des rangs sur la liste d'ancienneté.

Art. 4. — Les propositions en faveur des conducteurs détachés à l'administration centrale, au secrétariat des conseils généraux des ponts et chaussées et des mines, aux écoles des ponts et chaussées et des mines, au service central des phares, ou à d'autres services ne relevant pas d'un arrondissement d'inspection, sont présentés par les directeurs ou chefs de service.

Les propositions concernant les conducteurs détachés au service d'un autre département ministériel sont présentées par le ministre duquel relèvent ces agents.

La Commission chargée de formuler les propositions en faveur des ingénieurs résidant à l'étranger présentera les propositions pour les conducteurs employés en dehors de la métropole ou des colonies françaises.

Ces diverses présentations seront faites à l'ancienneté et au choix conformément aux dispositions de l'article 3.

Art. 5. — Les conducteurs en congé renouvelable ne peuvent être présentés qu'au choix, dans les conditions déterminées par l'article 2 du décret du 30 octobre 1879 (*), c'est-à-dire lorsqu'ils compteront au moins le double du temps de service exigé des conducteurs en activité pour le passage d'une classe à une autre.

Art. 6. — Le tableau général d'avancement à l'ancienneté comprend tous les conducteurs qui figurent sur les listes de propositions.

Ils sont classés d'après le rang qu'ils occupent sur un tableau

(*) *Ann.* 1879, p. 1761.

d'ancienneté inséré dans l'*Annuaire* du ministère des travaux publics.

Art. 7. — Le tableau général d'avancement au choix est dressé par la Commission déjà chargée de dresser le tableau d'avancement des ingénieurs des ponts et chaussées.

Le chef de la division du personnel et le chef du 2e bureau de cette division sont adjoints au Comité : le premier avec voix délibérative, le second avec voix consultative.

Art. 8. — La Commission entend les explications des inspecteurs généraux qui font des propositions d'avancement.

Elle se constitue ensuite en Comité secret pour arrêter le tableau d'avancement.

Art. 9. — Le nombre des candidats à porter sur le tableau d'avancement au choix pour chaque classe est fixé par le ministre avant la réunion de la Commission.

Art. 10. — N'est pas soumis aux prescriptions du présent arrêté l'avancement des conducteurs détachés au service de l'administration des colonies.

Le Ministre pourra accorder directement à ces agents l'avancement pour lequel ils seront proposés par cette administration sans qu'ils aient figuré sur le tableau d'avancement au choix ou à l'ancienneté.

Art. 11. — Les tableaux d'avancement, tant à l'ancienneté qu'au choix, sont dressés pour une année seulement. Ils sont annulés de plein droit au moment où le Comité dresse le tableau d'avancement au choix.

Les conducteurs inscrits au tableau d'une année n'ont aucun droit acquis pour figurer aux tableaux suivants.

Art. 12. — L'arrêté du 10 décembre 1888 est rapporté.

Paris, le 28 mars 1890.

YVES GUYOT.

Le chef du Cabinet,
du Personnel et du Secrétariat,
SÉBILLOT.

PERSONNEL

(N° 126)

Mars 1890

I. — INGÉNIEURS

1° PROMOTIONS.

Décret du 27 mars 1890. — Sont nommés Inspecteurs Généraux de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er avril 1890, les Ingénieurs en Chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. Eyriaud-Desvergnes,
Collignon (Édouard).

2° AVANCEMENTS.

Arrêté du 24 mars 1890. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er avril 1890, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

MM.

Picard (Joseph),	**Rousseau** (Henri),	**Bleynie,**
de la Brosse (Réné),	**Nouailhac,**	**Galliot,**
Bresse,	**Weill,**	**Humbert** (Georges),
Boutteville,	**Stoclet,**	**Dou,**
Cornac,	**Montarou,**	**Clarard,**
Rolland de Ravel,	**Tur,**	**Voisin.**

Idem. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, pour prendre rang, à dater du 1er avril 1890, les Ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent :

MM.

Garric, **Veilhan**, **Liévin**, **Lamothe**, **Bourgougnon**, **Labaye**, **Gauckler** (Philippe), **Jacquerez**, **Baratte**, **Quinquet**, **Gauthier** (Victor), **Jannin**, **Charguéraud**, **Lévesque**, **Faure** (Camille), **Legay**, **Biette**, **Le Grain**, **Pierret**, **Fontaneilles**, **Alby**, **Havé**, **Armand**, **Locherer**, **de Pages de Latour**, **Delebecque**, **d'Ocagne**, **Thual**, **Reuss**, **Arrault**, **Arnaud** (Marius),

3° CONGÉ.

Arrêté du 21 *février* 1890. — M. **Brisac**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est mis en congé sans traitement.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 14 *mars* 1890. — M. **Moris** (Ferdinand), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, à la résidence de Dijon.

Arrêté du 15 *mars*. — M. **Etienne** (Louis), Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé renouvelable au service du Syndicat du chemin de fer de Ceinture de Paris, est autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur attaché au service central de la voie, à la résidence de Paris.

Arrêté du 21 *mars*. — M. **Godot**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité de Sous-Directeur, au service de la Compagnie Parisienne d'Éclairage et de Chauffage par le gaz.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Cadot**, Ingénieur en Chef de 1re classe. . . .	29 mars 1890
M. **Partiot**, Inspecteur Général de 2e classe. . .	31 mars 1890

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Don de Cépian**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	10 janv. 1890
M. **Dausse**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	16 janv. 1890
M. **Boris**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite	18 fév. 1890
M. **Remise**, Ingénieur en Chef de 1re classe	6 mars 1890

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 19 *février* 1890. — Le service de la 3e section de la navigation de la Seine (M. **Cameré**, Ingénieur en Chef à Vernon) est réparti en quatre arrondissements d'Ingénieur ordinaire qui prendront les dénominations suivantes :

1er *Arrondissement.*

De la limite des départements de la Seine et de Seine-et-Oise, en aval du pont d'Epinay, à la borne kilométrique 79, à l'aval du pont de Poissy,

M. **Jozan**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Paris.

2e *Arrondissement.*

De l'aval du pont de Poissy, à la limite des départements de Seine-et-Oise et de l'Eure,

M. **Boutteville**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Mantes.

3e *Arrondissement.*

De la limite des départements de Seine-et-Oise et de l'Eure, à la limite des départements de l'Eure et de la Seine-Inférieure,

M. **Clerc**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Vernon.

4e *Arrondissement.*

De la limite des départements de l'Eure et de la Seine-Inférieure, au pont de Brouilly, près Rouen,

M. **Lechalas**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Rouen.

Arrêté du 1er *mars*. — M. **Renardier**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Nevers, au service de la 2e section de la navigation de la Loire et au service du contrôle

de l'exploition des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Crepin**, mis en congé pour raison de santé :

1° Service ordinaire du département de l'Aveyron;

2° Service des chemins de fer de :
- Tournemire au Vigan,
- Carmaux à Rodez — section comprise entre l'extrémité du viaduc sur le Viaur et Rodez,
- Albi à Saint-Affrique — section comprise dans le département de l'Aveyron,
- Espalion à la ligne de Rodez à Millau.

M. **Renardier** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 3 mars. — **M. Devin** (Jules), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à La Loupe, est chargé, à la résidence de Bernay, de l'arrondissement du Sud-Ouest du service ordinaire du département de l'Eure, en remplacement de M. **Fleureau**, mis en congé.

M. **Devin** reste d'ailleurs chargé du 3e arrondissement du service de chemins de fer confié à **M.** l'Ingénieur en Chef **Cordier**.

Par suite, l'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées que **M. Devin** occupait à La Loupe est supprimé.

Arrêté du 10 mars. — **M. Cléry**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence d'Auxerre, à divers services de navigation et de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Nevers, du 2e arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Loire et du 3e arrondissement du service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de **Paris à** Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de **M. Renardier**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Idem. — **M. Breuillé**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Briey, au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, est chargé, à la résidence d'Auxerre, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Cléry** :

1° Service de la navigation de l'Yonne — section d'Auxerre à Montereau — 1er arrondissement;

2° Service du canal du Nivernais, de la navigation de l'Yonne — section d'Armes à Auxerre et de la Loire — 2e section — 5e arrondissement;

3° Service de chemins de fer confié à **M.** l'Ingénieur en Chef **Lethier** — 1er arrondissement (Lignes de : Triguères à Clamecy — section de la gare de Fontenoy à celle de Surgy, Gien à Auxerre — section de Gien à la limite des communes de Saints

et de **Saint-Sauveur**; Avallon à Nuits-sous-Ravières; Cosne à Clamecy; **Monéteau**, près Auxerre, à Saint-Florentin.

Arrêté du 11 mars. — Le service de la construction des chemins de fer de Concarneau à Rosporden, Quimper à Douarnenez et Quimper à Pont-L'Abbé (M. **Considère**, Ingénieur en Chef à Quimper) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans.

Idem. — Les études du projet de construction d'un nouveau pont sur le Tarn à Montauban — Route nationale n° 20, précédemment comprises dans l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne et rattachées à l'arrondissement de l'Ouest par arrêté du 5 avril 1887, sont replacées dans les attributions de l'Ingénieur de l'arrondissement de l'Est.

Arrêté du 15 mars. — M. **Imbeaux**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence d'Apt, au service ordinaire du département de Vaucluse et au service de chemins de fer confié M. l'Ingénieur en Chef **Lefebvre**, est chargé, à la résidence de Briey, de l'arrondissement du Nord, du service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, en remplacement de M. **Breuillé**, appelé à un autre service.

(Par décision du 25 mars, M. **Imbeaux** est autorisé, par mesure toute personnelle, à résider provisoirement à Nancy).

Arrêté du 16 mars. — M. **La Rivière**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Pau, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Proszynski**, est chargé du service ordinaire du département de la Meuse et du service des chemins de fer de Revigny à Saint-Dizier et de Brienne à Sorcy, en remplacement de M. **Massé**, en congé.

M. **La Rivière** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 18 mars. — M. **Bardot**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Moutiers, au service ordinaire du département de la Savoie, est attaché, à la résidence de Draguignan, au service ordinaire et maritime du département du Var et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Périer** — 1er arrondissement — Lignes de Draguignan à Meyrargues et de Meyrargues à Saint-André — partie comprise dans le département du Var, en remplacement de M. **Bourgougnon**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — M. **Combarnous**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Moulins, au service ordinaire du dé-

partement de l'Allier, est chargé, dans le département de la Savoie, du service ordinaire de l'arrondissement de Moutiers, en remplacement de **M. Bardot**.

II. — CONDUCTEURS

1° HONORARIAT.

1er *mars* 1890. —**M. Bouffé** (Frédéric), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise et admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er mars, est nommé Conducteur principal honoraire.

5 *mars*. — **M. Couraud** (Pierre), Conducteur de 1re classe, détaché au service de l'hydraulique agricole dans le département de la Gironde et admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 1er mars, est nommé Conducteur principal honoraire.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

19 *février* 1890. — **M. Silvestre** (Auguste), Commis, Concours de 1882, n° 380, Seine-et-Marne, service ordinaire.

Idem. — **M. Dupire** (Henri), Concours de 1883, n° 129, Marne, service ordinaire.

23 *février*. — **M. Lahille** (Louis), Concours de 1883, n° 247, Haute-Garonne, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

1er *mars*. — **M. Fouque** (Auguste), Commis, Concours de 1883, n° 86, Oise, service ordinaire.

3 *mars*. — **M. Drilland** (Alphonse), Concours de 1883, n° 286, Gironde, service ordinaire.

8 *mars*. — **M. Debrienne** (Eugène), Commis, Concours de 1881, n° 178, Haute-Marne, service ordinaire.

11 *mars*. — **M. Eldin** (Louis), Commis, Concours de 1882, n° 329, Ardèche, service ordinaire.

Idem. — **M. Raynal** (Michel), Concours de 1883, n° 128, Pyrénées-Orientales, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

11 *mars*. — **M. Vidal** (Henri), Commis, Concours de 1883, n° 289, Ardèche, service ordinaire.

Idem. — **M. Galloo** (Émile), Commis, Concours de 1883, n° 226, Nord, service maritime.

14 *mars*. — **M. Grimaud** (Jules), Commis, Concours de 1883, n° 85, Seine, service de la 2ᵉ section de la navigation de la Seine.

Idem. — **M. Radouan** (Octave), Commis, Concours de 1883, n° 235, Côte-d'Or, service du canal de la Marne à la Saône.

16 *mars*. — **M. Guermeur** (Charles), Commis, Concours de 1882, n° 283, Côtes-du-Nord, service du canal de Nantes à Brest. — 2ᵉ section.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

1ᵉʳ *mars* 1890. — **M. Simonnet** (Eugène), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine — 2ᵉ section — et au service des études du chemin de fer métropolitain, est mis à la disposition de M. le Préfet de la Seine, pour être employé au service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3 *mars*. — **M. Mondiet** (Jean), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Gironde, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

5 *mars*. — **M. Chevallier-Girard** (Paul), Conducteur de 3ᵉ cl., attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

11 *mars*. — **M. Dieuset** (Alfred), Conducteur de 1ʳᵉ classe, attaché au service maritime du département du Nord, est autorisé à entrer au service de la voirie municipale de la ville de Dunkerque.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — **M. Dubost** (Louis), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, est mis, sur sa demande,

à la disposition de M. le Ministre de la Marine, pour être employé au service des travaux hydrauliques du port militaire de Cherbourg.

Il est placé dans la situation de service détaché.

16 *mars.* — M. **Chabrillat** (Julien), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, est autorisé à entrer au service vicinal du département du Puy-de-Dôme.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS.

1er *mars* 1890. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Orengo** (Gaston), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

8 *mars.* — M. **Rabault** (Pierre), Conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement, pour affaires personnelles.

10 *mars.* — M. **Richard** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, est mis, sur sa demande, en congé de six mois sans traitement, pour raisons de santé.

11 *mars.* — M. **Lassale** (Barthélemy), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

26 *février* 1890. — M. **Métayer** (Pierre), Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de sous-ingénieur au service de la voie, à la résidence de Charleville.

Idem. — M. **Evrard** (Ernest), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité de chef de section, au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à la résidence de Gondrecourt (Meuse).

1er *mars*. — M. **Pinçon** (Georges), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions de directeur d'une briqueterie à Aprey (Haute-Marne).

L'arrêté du 4 février 1890, par lequel M. **Pinçon** a été appelé au service ordinaire du département de l'Oise est rapporté.

Idem. — M. **Lugagne** (Jules), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer, comme chef de bureau du service des travaux et de l'entretien, à la Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.

11 *mars*. — M. **Clerc** (Léon), Conducteur de 3e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de chef de section, à la résidence d'Ervy (Aube).

Idem. — M. **Brunet** (Joseph), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité de chef de section, au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, à la résidence de Valenciennes.

Idem. — M. **Amann** (Auguste), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans (service des lignes neuves), à la résidence de Brive (Corrèze).

Idem. — M. **Chevallier** (Édouard), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de remplir les fonctions d'architecte-voyer de la ville de Cholet (Maine-et-Loire).

Idem. — M. **Valdant** (Victor), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité de chef de section, à la résidence de Pouilly-en-Auxois (Côte-d'Or).

14 *mars*. — M. **Bouisset** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à

accepter les fonctions de receveur municipal de la ville de Saint-Affrique.

6° DÉMISSIONS.

26 *février* 1890. — Est acceptée la démission de M. **Silvestre** (André), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles.

11 *mars*. — Est acceptée la démission de M. **Bois** (Albert), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable au service de la Société des ciments Vicat et Cie, à Dijon.

Idem. — Est acceptée la démission de M. **Miot** (Henri), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable comme chef de division à la préfecture du département de la Vienne.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Oulmière** (Justin), Conducteur de 2e classe, détaché au service vicinal du département de la Haute-Garonne.	16 fév. 1890
M. **Bouffé** (Frédéric), Conducteur de 1re classe, Oise, service ordinaire.	1er mars 1890
M. **Lamandé** (Alfred), Conducteur de 1re classe, Alpes-Maritimes, service ordinaire.	1er mars 1890
M. **Couraud** (Pierre), Conducteur de 1re classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département de la Gironde.	1er mars 1890
M. **Raffin** (Jules), Conducteur principal, Isère, service ordinaire	1er avril 1890
M. **Valdant** (Hippolyte), Conducteur de 1re cl., Yonne, service du canal de Bourgogne.	1er avril 1890
M. **Brédeville** (Victor), Conducteur principal, Seine-Inférieure, service maritime. — 1re section.	3 avril 1890
M. **Verdavoine** (Alexandre), Conducteur principal, Ardennes, service ordinaire.	4 avril 1890
M. **Fisson** (Paul), Conducteur principal, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.	9 avril 1890
M. **Couette** (Amable), Conducteur de 1re classe, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Philippeville.	20 avril 1890
M. **Baudoin** (Auguste), Conducteur principal, détaché au service de l'hydraulique agricole du département de la Gironde.	28 avril 1890

M. Guy (Louis), Conducteur principal, détaché au service municipal de la Ville de Paris. . . . . 1er mai 1890

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. Chenel (Ernest), Conducteur principal, Alger, service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.	11 janv. 1890
M. Guillermou (Félix), Conducteur de 3e classe, Finistère, service du canal de Nantes à Brest, 2e section	2 fév. 1890
M. Vangraefschepe (Polydore), Conducteur de 3e classe, Nord, service maritime.	9 février 1890
M. Fabre (Lucien), Conducteur de 4e classe, Pyrénées Orientales, service des études et travaux du chemin de fer de Prades à Olette.	10 fév. 1890
M. Le Coq (Adolphe), Conducteur de 2e classe, Lot, service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.	10 fév. 1890
M. Peutat (Léonard), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie Parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz.	16 fév. 1890
M. Le Borgne (Alain), Conducteur de 3e classe, Finistère, service maritime.	7 mars 1890
M. Galliot (Narcisse), Conducteur de 2e classe, Seine, service du bureau de l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi.	15 mars 1890

9° DÉCISIONS DIVERSES.

24 *février* 1890. — **M. Dupont** (Edmond), Conducteur de 4e classe, détaché au service des travaux publics de la régence de Tunis, est attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine.

25 *février*. — **M. Kerliézec-Royou** (Toussaint), conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la navigation de la Seine, 3e section, est attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation. — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'Ouest.

26 *février*. — **M. Roton** (Céleste), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Meuse, passe au service du canal de la Marne au Rhin, même département.

1er *mars.* — M. **Stehli** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Cher, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Châteaumeillant à La Guerche, passe au service ordinaire du département de l'Oise.

Idem. — M. **Pauquin** (Célestin), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

Idem. — M. **Libeyre** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

5 *mars.* — M. **Comte** (Philippe), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien, passe dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

7 *mars.* — M. **Chollot** (Julien), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service du syndicat de la mission de l'Industrie française en Chine, est remis en activité et attaché, dans le département des Alpes-Maritimes, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Nice.

11 *mars.* — M. **Balmadier** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Marvejols à Neussargues, passe, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide.

Idem. — M. **Barets** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême, passe au service maritime du même département.

Idem. — M. **Simon** (Aimé), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Manche, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Carentan à Carteret — section comprise entre Carentan et La Haye-du-Puits.

Idem. — MM. **Mairand** (Henri), Conducteur de 1re classe, **Delahaur** (Jules), Conducteur de 3e classe et **Prudhomme** (Victor), Conducteur de 4e classe, attachés, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive, par Uzerche, passent dans le département de la Haute-Vienne, même service.

Idem. — M. **Le Gent** (Jules), Conducteur de 3e classe, employé

au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, est attaché au service maritime du département du Finistère.

11 *mars.* — M. **Rat** (Joseph), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable à Orléansville, est remis en activité et attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

12 *mars.* — M. **Chaumont** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service du canal du Centre, passe, dans le département de l'Allier, au service de la 2e section de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Loustalet** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, passe, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

Idem. — M. **Brunet** (Édouard), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis, passe, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

Idem. — M. **Vidal** (Léon), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême, passe, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

Idem. — M. **Coret** (François), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis, passe, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

Idem. — M. **Gaston** (Henri), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études du chemin de fer des Pyrénées centrales, passe, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

Idem. — M. **Besse** (Adrien), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux, passe, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

14 *mars.* — M. **Barthas** (Aimé), Conducteur de 4e classe, at-

taché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, passe au service ordinaire du même département.

14 *mars.* — M. **Le Mao** (Eugène), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent, passe dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

16 *mars.* — M. **Lefrançois** (Edmond), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, passe au service ordinaire du département de la Haute-Vienne.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

DÉCRETS

(N° 127)

[20 août 1889]

Décret concernant la rectification de la route nationale n° 5 dans les rampes du Mont-de-Vaux (Jura).

1° La rectification de la route nationale n° 5, dans les rampes du Mont-de-Vaux (Jura), autorisée par l'ordonnance royale du 11 mars 1847 et partiellement exécutée entre la sortie de Poligny et le profil n° 76, à la sortie du passage de Grimont, sur 1.595 mètres de longueur, ne sera pas continuée; la susdite portion de route déjà exécutée est et demeure abandonnée.

En conséquence, la route nationale n° 5, sur le territoire des communes de Poligny et de Vaux-sur-Poligny, suivra l'ancienne direction que l'ordonnance précitée avait pour but de rectifier.

Il est pris acte des engagements souscrits par les conseils municipaux de Poligny (délibérations des 28 juin 1888 et 14 février 1889) et de Vaux-sur-Poligny (délibération du 24 février 1889) de poursuivre le classement, comme chemin vicinal, de la portion de route déjà exécutée sur leur territoire.

2° L'ordonnance précitée, du 11 mars 1847, est et demeure rapportée dans celles de ses dispositions qui sont contraires au présent décret.

(N° 128)

[20 août 1889]

Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 6, au hameau de Chailles (Savoie).

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 6, au hameau de Chailles (Savoie), sur une longueur

de 776^{m},59, et suivant la direction générale indiquée par des traits rouges sur le plan visé par l'Ingénieur en Chef, le 17 mars 1888, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne direction de la route sera déclassée du jour où la nouvelle aura été livrée à la circulation; elle recevra les affectations indiquées dans les délibérations des conseils municipaux des Échelles et de Saint-Franc, en date du 13 janvier 1889;

2° La dépense, évaluée à 59.000 francs, sera imputée sur les fonds affectés à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour la rectification des routes nationales;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 (*) sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

(N° 129)

[30 octobre 1889]

Agrandissement des ateliers d'Alger de la ligne d'Alger à Oran.

Sont approuvés les travaux à exécuter et les acquisitions à faire par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément aux projets suivants :

Ligne d'Alger à Oran. — Projet d'agrandissement des ateliers d'Alger, présenté le 12 juillet 1888, avec détail estimatif montant à 43.500 francs, y compris les frais généraux, intérêts et amortissement.

Projet de fournitures de machines-outils, présenté le 12 juillet 1888 et montant à 42.000 francs.

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et

---

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

jusqu'à concurrence d'une somme de 85.500 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863 (*), approuvée par les lois et décrets du 11 juin (**) suivant et l'article 5 du décret du 20 septembre 1863 (***).

(N° 150)

[24 décembre 1889]

Décret portant désignation des parties des fleuves, rivières et canaux navigables et flottables réservées pour la reproduction du poisson.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

Vu les articles 1 et 2 de la loi du 31 mai 1865 (****) sur la pêche fluviale;

Vu le décret, en date du 16 juin 1885, qui a institué des réserves dans les différents bassins fluviaux de la France en exécution de la loi précitée, et les décrets des 24 août 1885, 20 juillet 1886 et 26 janvier 1887 qui l'ont partiellement modifié;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les parties des fleuves, rivières et canaux navigables et flottables, désignées à l'état annexé au présent décret. seront réservées pour la reproduction du poisson.

Art. 2. — La pêche des diverses espèces de poissons est absolument interdite pendant l'année entière dans les parties des fleuves, rivières et canaux désignées audit état.

Art. 3. — Cette interdiction est prononcée pour une période de cinq ans à dater du 1er janvier 1890.

Elle sera appliquée dans les parties de cours d'eau et canaux désignées comme réserves et qui ne se trouvaient point comprises au décret du 16 juin 1885, modifié par les décrets des

---

(*) *Ann.* 1863, p. 414.
(**) *Ann.* 1863, p. 413 et 416.
(***) *Ann.* 1863, p. 626.
(****) *Ann.* 1865, p. 287.

24 août 1885, 20 juillet 1886 et 26 janvier 1887, qu'au fur et à mesure de l'expiration des baux d'affermage actuels.

Les réserves mentionnées dans le tableau annexé au présent décret et sur lesquelles les propriétaires riverains seraient reconnus avoir des droits de pêche pourront être annulées sur la demande de ces propriétaires.

Art. 4. — Chaque année, au mois de janvier, des publications seront faites dans les communes, en vue de rappeler les emplacements réservés pour la reproduction du poisson et où la pêche est absolument défendue.

Art. 5. — Pendant les périodes d'interdiction de la pêche, fixées conformément à l'article 26 de la loi du 15 avril 1829 et à l'article 4 de la loi du 31 mai 1865, il est interdit de laisser vaguer les oies, les canards, les cygnes et autres animaux aquatiques susceptibles de détruire le frai du poisson sur les cours d'eau et canaux dans l'étendue des réserves affectées à la reproduction.

Art. 6. — Des pêches extraordinaires pourront être pratiquées en tout temps, par les soins de l'administration, sur l'autorisation du préfet, dans les emplacements réservés, dans le but de détruire les espèces de poissons qui seraient reconnues nuisibles.

Art. 7. — Les réserves existant en vertu du décret susvisé du 16 juin 1885, modifié par les décrets des 24 août 1885, 20 juillet 1886 et 26 janvier 1887, qui ne sont pas comprises dans le tableau annexé au présent décret, sont et demeurent supprimées, et la pêche y sera affermée au profit de l'État.

. . . .

Suit le tableau des réserves proposées pour favoriser la reproduction du poisson. [Voir *Bulletin des Lois*, n° 1301, p. 1145.]

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 131)

[15 avril 1890]

Recouvrement des produits des îles et îlots dans les rivières navigables et flottables.

Monsieur le Préfet, un décret du 25 mars 1863 porte qu'à partir du 1er juillet de ladite année les produits de la récolte des *francs-bords*, tant dans les fleuves et rivières navigables et flottables que dans les canaux et rivières canalisés, seront recouvrés par l'Administration des contributions indirectes.

La question s'est posée de savoir si la perception des produits des îlots ou atterrissements non encore émergés au-dessus des eaux de pleins bords, et faisant par conséquent partie du domaine public, rentrait également dans les attributions de l'Administration des contributions indirectes ou était, au contraire, du ressort de l'Administration des domaines.

D'accord avec moi, M. le ministre des finances a décidé que le service des contributions indirectes devait rester chargé, sans distinction, de la recette des produits des atterrissements dont quelques points seulement émergeraient au-dessus des eaux de pleins bords dans les rivières navigables et flottables, et que l'Administration des domaines ne devait s'occuper de la location des îles ou îlots que quand ils ont parfaitement émergé et sont ainsi entrés dans le domaine privé de l'État.

Toutefois, dans le cas où, sur les bords des îles ou îlots définitivement formés, il existerait des alluvions imparfaites non encore sorties du domaine public et dont la location semblerait dès lors, d'après les règlements actuels, appartenir à l'Administration des contributions indirectes, mon collègue a reconnu qu'il était préférable de confier au service des domaines le soin de les affermer en même temps que les îles ou îlots eux-mêmes. Ce mode de procéder est en effet beaucoup plus simple que celui

qui consisterait à faire intervenir deux administrations différentes pour des terrains contigus et dont les uns ne sont, pour ainsi dire, que l'accessoire des autres.

Des instructions en ce sens ont été adressées par M. le ministre des finances à MM. les directeurs généraux des domaines et des contributions indirectes.

Je vous prie d'assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution des dispositions qui précèdent.

J'adresse une ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en Chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

(N° 132)

[16 avril 1890]

Modifications aux conditions requises pour l'admission au grade de capitaine de port.

Monsieur le Préfet, les conditions d'admission à l'emploi de capitaine de port ont été fixées par le décret du 15 juillet 1854 (*), dont l'article 4 stipule que les candidats à cet emploi doivent avoir servi comme officier dans la marine de l'État, ou bien avoir commandé pendant cinq ans au moins comme capitaine au long cours.

Depuis l'époque déjà éloignée où ces conditions ont été formulées, le matériel de la marine de commerce a subi une profonde transformation. La navigation au long cours emploie aujourd'hui un moins grand nombre de navires à voiles et, si le tonnage total de la flotte à vapeur qu'elle utilise a augmenté dans des proportions considérables, le nombre de ces navires à vapeur est loin d'avoir suivi la même progression, car l'augmentation provient surtout de la mise en œuvre de navires de plus en plus grands.

Il en résulte que beaucoup de capitaines au long cours sont employés en sous-ordre pendant presque toute leur carrière, à

(*) *Ann.* 1854, p. 472.

bord de grands navires à vapeur, et des sujets très méritants, très distingués, ayant une grande expérience de la navigation et des choses commerciales, ne peuvent plus réunir les cinq années de commandement qu'il était si facile d'avoir autrefois.

En raison de ces circonstances nouvelles, il m'a paru qu'il y avait lieu de modifier les conditions requises pour l'admission au grade de capitaine de port, en admettant l'équivalence entre cinq années de commandement en premier d'un navire quelconque et cinq années de commandement en second d'un navire d'au moins 2.000 tonneaux de jauge légale. Il m'a semblé qu'il convenait même de fixer à un minimum de 500 tonneaux le tonnage des navires dont le commandement en premier rendrait apte à remplir l'emploi de capitaine de port.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint ampliation d'un décret rendu après avis du Conseil d'État et modifiant, dans le sens que je viens d'indiquer, l'article 4 du décret du 15 juillet 1854. Je donne d'ailleurs connaissance de la présente circulaire et du décret qui l'accompagne à MM. les Ingénieurs en Chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

DÉCRET (27 mars 1890.)

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu le décret du 15 juillet 1854 portant organisation des officiers et maîtres de port préposés à la police des ports maritimes de commerce;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 4 du décret susvisé du 15 juillet 1854 est modifié de la manière suivante:

Art. 4. — Les candidats à l'emploi d'officier ou maître de port doivent être âgés de trente ans au moins et de soixante au plus, et satisfaire à l'une des conditions suivantes :

« Pour l'emploi de capitaine de port :

« 1° Avoir servi comme officier dans la marine de l'État;

« 2° Avoir le brevet de capitaine au long cours, et avoir, pendant cinq ans au moins, commandé en premier un navire d'un minimum de 500 tonneaux de jauge légale, ou, en second, un navire d'au moins 2.000 tonneaux de jauge légale.

« Pour l'emploi de lieutenant de port :

« Remplir l'une des conditions indiquées dans le paragraphe précédent, ou avoir servi pendant quatre ans au moins comme maître de port de 1re classe.

« Pour l'emploi de maître de port;

« 1° Avoir servi comme maître à bord des bâtiments de l'État, et justifier de dix ans de navigation effective;

« 2° Avoir commandé pendant cinq années au moins comme maître au cabotage;

« 3° Avoir cinq ans de service comme pilote breveté. »

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

. . . .

(N° 133)

[20 avril 1890]

Bacs. — Enquête de commodo et incommodo.

Monsieur le Préfet, aux termes de la circulaire ministérielle du 31 août 1852 (*), lorsqu'il s'agit d'établir un passage d'eau, les conseils municipaux des communes intéressées, le sous-préfet de l'arrondissement et le directeur des contributions indirectes du département doivent être consultés sur l'utilité du passage en même temps que sur le projet de tarif.

La circulaire précitée, pas plus que la loi du 6 frimaire an VII, ne contient aucune disposition prescrivant l'ouverture d'une enquête et, en fait, on s'est jusqu'ici dispensé de procéder à cette formalité.

Cependant l'article 10 de la loi du 14 floréal an X porte ce qui suit :

« Le tarif de chaque bac sera fixé par le Gouvernement, dans la forme arrêtée pour les règlements d'administration publique. »

Or, en général, et alors même qu'aucune disposition législative ne l'impose, il est d'usage de procéder à une enquête de commodo et incommodo toutes les fois qu'il y a lieu à l'émission d'un décret, notamment pour la fixation d'un tarif. Il m'a paru

(*) *Ann.* 1852, p. 377.

qu'il y aurait intérêt à étendre cette formalité à l'établissement des passages d'eau publics.

J'ai en conséquence décidé qu'à l'avenir l'instruction prescrite par la circulaire du 31 août 1852 serait complétée par l'ouverture d'une enquête de commodo et incommodo.

Cette enquête ne s'appliquera pas seulement au cas de l'établissement d'un nouveau bac public; elle devra également avoir lieu chaque fois qu'il s'agira de modifier soit l'emplacement d'un bac existant, soit les conditions du fonctionnement de ce bac, soit le tarif des droits à percevoir.

Je vous prie d'assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution de cette décision.

J'adresse une ampliation de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en Chef.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

PERSONNEL

(N° 134)

Avril 1890

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 15 avril 1890. — M. **Dinet** (Charles), Inspecteur Général de 2ᵉ classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° NOMINATIONS.

Arrêté du 28 mars 1890. — Sont nommés Sous-Ingénieurs, pour prendre rang à dater du 1ᵉʳ avril 1890, les Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

MM. **Olive** (Auguste), service ordinaire, à Vire.
Williot (Victor), service municipal de la Ville de Paris.
Aubert (Étienne), service ordinaire et chemins de fer, à Mauriac.

3° PROMOTIONS.

Décret du 12 avril 1890. — Sont nommés Inspecteurs Généraux de 2ᵉ classe, pour prendre rang à dater du 24 avril 1890, les Ingénieurs en Chef de 1ʳᵉ classe dont les noms suivent :

MM. **Piquenot,**
Cheysson.

Décret du 12 avril.— **M. Galland**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en service détaché auprès du Gouvernement ottoman, est nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er mai 1890.

4° AVANCEMENT.

Arrêté du 27 mars 1890. — **M. Quellennec**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, est élevé à la 1re classe de son grade, pour prendre rang entre **MM. Boutteville** et **Cornac**.

5° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 15 avril 1890. — **M. Jannin** (Léon), Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Guelma et attaché, en outre, au Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Guelma au Kroubs, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour être chargé, sous les ordres du Directeur général des Travaux publics de la régence, du service de la voirie municipale de Tunis et d'un service de l'État (service ordinaire et bâtiments civils).

M. Jannin sera considéré comme étant en service détaché.

6° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 29 mars 1890. — **M. Massé**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Meuse et d'un service de chemins de fer est mis, sur sa demande, en congé renouvelable pour une période de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions de Directeur de la Société électro-métallurgique française de Froges (Isère).

Idem. — **M. Bonnafous** (Jean), Ingénieur en Chef de 2e classe, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, en qualité d'Ingénieur en Chef.

Décision du 3 avril. — **M. Thévenet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable au service du Syndicat de l'Industrie française en Chine, est autorisé à passer au service de l'Association industrielle française en Chine.

M. Thévenet est maintenu dans la situation de congé renouvelable.

Arrêté du 10 avril. — **M. Mussat**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Senlis, au service ordinaire

du département de l'Oise et à un service de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur attaché au service du matériel et de la traction.

7° RETRAITES

	Date d'exécution.
M. **Dinet**, Inspecteur Général de 2e classe . . .	24 avril 1890
M. **Dormoy** (Henri), Ingénieur en Chef de 1re classe.	25 avril 1890

M. **Dormoy** est maintenu en fonctions pendant un an par application des dispositions de l'article 47 du décret du 9 novembre 1853.

8° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 24 mars 1890. — M. **Henry** (Edmond), Ingénieur en Chef de 1re classe à Privas, est chargé du service des études d'un chemin de fer à voie étroite de Dumières (ligne de Firminy à Annonay) à la ligne du Cheylard à Yssingeaux.

Idem. — Le service des études des chemins de fer à voie étroite du Cheylard à Yssingeaux et de Lamastre au Cheylard, supprimé par arrêté du 15 avril 1887, est reconstitué.

Il est replacé dans les attributions de M. **Henry**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Privas.

Arrêté du 28 mars. — La résidence de M. **Cameré**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service de la 3e section de la navigation de la Seine, est transférée de Vernon à Paris.

Arrêté du 29 mars. — M. **Eyriaud-Desvergnes**, nommé Inspecteur Général de 2e classe par Décret du 27 mars, est chargé du 11e arrondissement d'Inspection, en remplacement de M. **Partiot**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — L'emploi d'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées occupé, à la résidence de Paris, par M. **Cadot**, Ingénieur en Chef, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 29 mars, est supprimé.

Les lignes composant le service de chemins de fer confié à M. **Cadot** sont rattachées, savoir :

1° *Ligne d'Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq* (Contrôle de travaux) :
Aux attributions de M. **Debauve**, Ingénieur en Chef, chargé du service ordinaire du département de l'Oise.

2° *Ligne du Trilport à La Ferté-Milon* (Contrôle de travaux)

Aux attributions de M. **Demouy**, Ingénieur en Chef chargé, à la résidence de Paris, d'un service spécial de chemins de fer.

Arrêté du 29 mars. — M. **Biraben**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Pau, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Mazas**, est chargé, en outre, de l'arrondissement unique du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Proszynski** (ligne d'Oloron à Bedous, chemin de fer des Pyrénées centrales, Études dans les directions des Aldudes, de la vallée du Saison et de la vallée d'Aspe), en remplacement de M. **La Rivière**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Par suite, l'emploi spécial d'Ingénieur ordinaire occupé par M. **La Rivière**, est supprimé.

Arrêté du 10 avril. — M. **Bienvaux** (Paul), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Carpentras, au service ordinaire du département de Vaucluse et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lefebvre** est attaché, à la résidence de Senlis, au service ordinaire du département de l'Oise et au service des chemins de fer d'Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq et de Trilport à La Ferté-Milon, en remplacement de M. **Mussat**, mis en congé renouvelable.

Arrêté du 11 avril. — M. **Ficatier** (Maxime), Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Châteaulin, au service ordinaire et maritime du département du Finistère et au service du canal de Nantes à Brest — 2e section, est chargé, à la résidence de Moulins, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de l'Allier, en remplacement de M. **Combarnous**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — M. **Tollet** (Henri), Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire attaché, à la résidence de Bourges, au service ordinaire du département du Cher et au service du canal de Berry, est chargé, à la résidence de Châteaulin, de l'arrondissement du Centre du service ordinaire et maritime du département du Finistère et attaché, en outre, au service du canal de Nantes à Brest — 2e section, en remplacement de M. **Ficatier**.

Arrêté du 12 avril. — M. **Piquenot**, nommé Inspecteur Général de 2e classe par Décret du 12 avril 1890, est chargé du 14e arrondissement d'Inspection Générale, en remplacement de M. **Dinet**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Cheysson**, nommé Inspecteur Général de 2e classe par Décret du 12 avril 1890, conservera ses fonctions de Pro-

fesseur d'économie politique à l'École nationale supérieure des Mines.

Arrêté du 12 avril. — M. **Alard** (Casiodore), Ingénieur en Chef de 1re classe, Secrétaire de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, chargé du service des routes nationales, routes départementales et ponts suspendus sur les chemins vicinaux, est chargé de traiter les affaires de chemins de fer d'intérêt général concernant les réseaux de l'État, d'Orléans, du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. **Picquenot**.

Idem. — M. **Fournier de Saint-Amant**, Ingénieur en Chef de 1re classe, actuellement chargé du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'État, est nommé Secrétaire de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées et chargé du service des routes nationales, routes départementales et ponts suspendus sur les chemins vicinaux, en remplacement de M. **Alard**.

Idem. — Le contrôle de l'exploitation des lignes de ceinture intérieure et de grande ceinture de Paris (M. **Cheysson**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, promu Inspecteur général de 2e classe, à dater du 24 avril 1890) est rattaché aux attributions de MM. **Chabert** et **Weisgerber**, Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, respectivement chargés du contrôle des travaux neufs et de l'entretien et du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Ouest.

Arrêté du 14 avril. — Le service ordinaire du territoire de Belfort est rattaché aux attributions de M. l'Ingénieur en Chef du département de la Haute-Saône.

Idem. — M. **Bouvaist**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Vesoul, réunira à ses attributions le service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, actuellement confié à M. **Jundt**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Belfort.

Arrêté du 15 avril. — M. **Lambert** (Jules), Ingénieur ordinaire de 3e classe disponible, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Carpentras (Vaucluse) et du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Lefebvre** (Ligne d'Orange à l'Isle par Carpentras), en remplacement de M. **Bienvaux**, appelé à un autre service.

Idem. — Le service spécial des profils-cartes des chemins de fer en exploitation, précédemment confié à M. **Cadot**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 29 mars 1890, est rattaché à l'École nationale des Ponts et Chaussées (Bureau des Cartes et Plans).

Arrêté du 15 *avril.* — Art. 1er. — Le service du contrôle de la construction et de l'exploitation des chemins de fer miniers et le service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer industriels, sont rattachés aux attributions du 1er Bureau de la Division des Mines.

Art. 2. — Le service du contrôle de la construction (travaux neufs) des chemins de fer industriels établis par voie de concession de l'État est rattaché aux attributions du 1er Bureau de la 1re Division des chemins de fer.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

21 *mars.* — M. **Trouche** (Marcellin), Commis, Concours de 1883, n° 236, Alpes-Maritimes, service ordinaire.

25 *mars.* — M. **Mouton** (Henri), Commis, Concours de 1883, n° 48, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

Idem. — M. **Lagarigue** (Justin), Commis, Concours de 1883, n° 239, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.

1er *avril.* — M. **Bourdeille**, Concours de 1883, n° 14, Charente-Inférieure, service des études et travaux du chemin de fer du Port de La Pallice à La Rochelle.

Idem. — M. **Robinet** (Aimé), Commis, Concours de 1883, n° 76, Ardennes, service ordinaire.

2 *avril.* — M. **Escuret** (François), Commis, Concours de 1883, n° 114, Basses-Pyrénées, service des études et travaux du chemin de fer d'Oloron à Bedous.

10 *avril.* — M. **Folletête** (Albert), Commis, Concours de 1881, n° 214, Jura, service des études et travaux du chemin de fer de Dôle à Poligny.

Idem. — M. **Rojouan** (Félix), Commis, Concours de 1883, n° 47, Morbihan, service ordinaire.

11 *avril*. — **M. Cottereau** (Joseph), Concours de 1881, n° 294, Bouches-du-Rhône, service municipal de la Ville de Marseille.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

14 *avril*. — **M. Génin** (Jules), Commis, Concours de 1883, n° 154, Meuse, service du canal de la Marne au Rhin.

15 *avril*. — **M. Guyard** (Louis), Commis, Concours de 1882, n° 144, Mayenne, service ordinaire.

Idem. — **M. Riboulet** (Joseph), Commis, Concours de 1883, n° 289, Isère, service ordinaire.

2° AVANCEMENTS.

3 *avril* 1890. — Est élevé de 3.200 francs à 3.600 francs le traitement des Conducteurs principaux dont les noms suivent :

MM.		
Laplanche	Service municipal de Paris	Seine.
Delabie	Service maritime	Pas-de-Calais.
Tollet (Casimir)	Contrôle de l'exploitation de l'Est	Seine.
Papillon	Navigation de la Seine (2° section)	Seine.
Guy (Louis)	Service municipal de Paris	Seine.
Bigourat	id.	Seine.
Houssin	id.	Seine.
Leloup (Auguste)	Contrôle de l'exploitation de l'Est	Aube.
Delpy (Tancrède)	id. du Midi	Hautes-Pyrénées.
Rouland	Service maritime (2° section)	Seine-Inférieure.
Leroy (Louis)	id.	Pas-de-Calais.
Géant	Service municipal de Paris	Seine.
Ficatier (Virgile)	Chemin de fer (M. **Lethier**)	Yonne.
Barreyre	Service ordinaire	Gironde.
Sauvion	Service maritime	Charente-Inf^re.
Métivet	Service municipal de Paris	Seine.
Le Gentil	Service ordinaire	Seine.
Locquet	Service municipal de Paris	Seine.
Sardin (Claude)	F. f. d'ingénieur à Épinal	Vosges.
Moreau (Élie)	Service ordinaire	Mayenne.
Picard (Eug.)	id.	Calvados.
Huriez	Canal de Saint-Quentin	Nord.
Huguenin	École des Ponts et Chaussées	Seine.
Batisse	Chemins de fer (M. **Gautié**)	Puy-de-Dôme.
Large	Service central des phares	Seine.
Deneboude	Service municipal de Paris	Seine.
Froment (Joseph)	id.	Seine.
Flandin	Navigation de la Loire (2° section)	Cher.
Lardot	Navigation de la Seine (1re sect., 2° div.)	Seine-et-Marne.
Damien	Navigation de la Belgique sur Paris	Oise.
Boyer (Ch.)	F. f. d'ingénieur à Ploërmel	Morbihan.
Bourdon (Joseph)	Service ordinaire	Bouches-du-Rhône.
Monneret	Contrôle de l'exploitation de l'Ouest	Seine.
Blanpain (Et.)	id. d'Orléans	Seine.

MM.

Trévelot	Canal de l'Est (b. n.). Cont. de l'Est.	Ardennes.
Rosaire	F. f. d'ingénieur à Gray	Haute-Saône.
Jolidon (F.)	Canal du Rhône au Rhin	Doubs.
Cellière	Service ordinaire	Savoie.
Masset	Navigation du Rhône	Rhône.
Hutellier	Service vicinal	Seine.
Lamouroux	Service ordinaire	Gard.
Cournet (Louis)	id.	Gers.
Pons (Eug.)	Voies navig. du Nord et du Pas-de-Calais.	Nord.
Mercelat	F. f. d'ingénieur à Belfort	Haut-Rhin.
Bresson	Service municipal de Paris	Seine.
Meunier (Ad.)	Circonscription de Philippeville	Algérie.
Ollivier (Aristide)	Service ordinaire	Var.
Saingery	Navigation de la Seine (1re sect., 2e div.)	Seine.
Delon	F. f. d'ingénieur à Figeac	Lot.
Durandeau	Service ordinaire	Charente.
Jacquier	Canal de Berry	Cher.
Broché	Service ordinaire	Aube.
Patris	Service maritime et contrôle de l'État	Charente-Inférre.
Boutillier (Édouard)	Service municipal de Paris	Seine.
Fubert	Département d'Alger. Est	Algérie.
Rivière (Luc)	F. f. d'ingénieur à Mirande	Gers.
Jongleux	Service ordinaire	Aisne.
Velzy	id.	Pyrénées-Orientles.
Bosramier	Contrôle de l'exploitation d'Orléans	Seine.
Mouton (J.)	F. f. d'ingénieur à Verdun	Meuse.
Duchâtel (Alexandre)	Service ordinaire	Charente-Inférre.
Sicot	Service maritime (1re section)	Seine-Inférieure.
Motrieux (Ad.)	Service ordinaire	Sarthe.
Grimaud (Aug.)	Navigation de l'Allier	Allier.
Millard (Édouard)	Service ordinaire	Aube.
Calabre	Navigation de la Seine (2e section)	Seine.
Richard (Ant.)	Service municipal de Paris	Seine.
Martelet (Élie)	id.	Seine.
Bonnel (Julien)	Département d'Oran	Algérie.
Leau (Léopold)	Contrôle de l'exploitation P.-L.-M.	Yonne.
Leroy (François)	F. f. d'ingénieur à Saint-Lô	Manche.
Bureau (Alph.)	id. à Semur	Côte-d'Or.
Terme	Navigation de la Garonne	Tarn-et-Garonne.
Journet (Prosper)	F. f. d'ingénieur à Limoux	Aude.
Mahieu	Service municipal de Paris	Seine.
Delannoy (Aug.)	Service maritime	Pas-de-Calais.
Berthier (Alf.)	F. f. d'ingénieur à Vierzon	Cher.
Cauvin (Hil.)	Service ordinaire	Bouches-du-Rhône
Carteaux	Service municipal de Paris	Seine.
Petit (Louis)	Canal du Nivernais	Yonne.
Gouget	Service ordinaire	Doubs.
Rimbault (Jacques)	id.	Deux-Sèvres.
Vazou (Ant.)	Service vicinal	Seine.
Roux (J.-B.)	Service ordinaire	Dordogne.
Lamiray	Navigation de la Loire (3e section)	Loiret.

MM.		
Ninout	Service municipal de Paris	Sei e.
Jacober	Canal de l'Est (br. Nord)	Meuse.
Bienner (Joseph)	Direction des chemins de fer de l'État	Seine.
Perré (Louis)	Service ordinaire	Ain.
Gacon	Service municipal de Paris	Seine.
Floret (Jean)	Service maritime	Gironde.
Courret	Chemins de fer (M. Strohl)	Gironde.
Gerbault	F. f. d'ingénieur à Troyes	Aube.
Guillouard	Service municipal de Paris	Seine.
Ferréol	Département d'Alger. Est	Algérie.
Nollen	Service maritime	Pas-de-Calais.
Lobis	F. f. d'ing. à Mont-de-Marsan	Landes.
Urbain (Marc)	Canal de la Marne au Rhin	Marne.
Tremenbert	Canal de Nantes à Brest (2e section)	Côtes-du-Nord.
Longrais	Service ordinaire	Manche.
Mouchel	Contrôle de l'exploitation du Nord	Seine.
Martin (Aug.)	F. f. d'ingénieur à Nantua	Ain.
Baron (Victor)	Canal de Saint-Quentin	Aisne.
Josse	Navigation de la Saône	Haute-Saône.
Mengus	Canal de l'Oise à l'Aisne	Aisne.
Roglet	F. f. d'ingénieur à Sézanne	Marne.
Deval	Service municipal de Paris	Seine.
Iung (Charles)	F. f. d'ingénieur à Parthenay	Deux-Sèvres.
Fournier (Murat)	Chemin de fer (M. de Préaudeau)	Seine.
Lavalley	Contrôle de l'exploitation de l'Ouest	Calvados.
Marchal (Ch.)	id. de l'Est	Meurthe-et-Mos.
Bardoux	École des Ponts et Chaussées	Seine.
Guiot (Em.)	Contrôle de l'exploitation de l'Est	Seine.
Dardart	Service ordinaire	Seine.
Petit (Pierre)	Service ordinaire et contr. État et Orléans	Maine-et-Loire.
Blanchin	Service ordinaire	Bouches-du-Rhône
Haëffner	Canal de la Marne au Rhin	Meurthe-et-Mos.
Haeuw (Jules)	Service maritime	Nord.
Chanchole	Service ordinaire	Haute-Garonne.
Peynot	Service vicinal	Seine.
Brûlé	Service ordinaire	Loir-et-Cher.
Vieljeux	F. f. d'ingénieur à Aubenas	Ardèche.
Ravaux	Service maritime	Seine-Inférieure.
Givoiset	Navigation du Rhône	Rhône.
Rodier	Service ordin. et contr. exploitation État	Vendée.
Dieudonné (Alf.)	Chemins de fer (M. Dubois)	Haute-Garonne.
Vincens (Th.)	id. (M. Strohl)	Gironde.
Peytavi	Ministère de l'agriculture (serv. hydraul.)	Gard.
Gougis	Service municipal de Paris	Seine.
Pérault	Navigation de la Loire (2e section)	Cher.
Bretonnière	Circonscription de Constantine	Algérie.
Moreau (Jules)	Navigation de la Seine (3e section)	Seine-et Oise.
Lefebvre (Ernest)	Service municipal de Paris	Seine.
Cognon	id.	Seine.
Boudon	Administration centrale	Seine.
Louvet	Service ordinaire	Indre-et-Loire.

MM.		
Ardouin	Service maritime	Gironde.
Béquet (Aimé)	Contrôle de l'exploitation. Midi	Seine.

3 *avril.* — Sont nommés Conducteurs principaux les Conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Le Maître Beaugrand**	Service maritime	Côtes-du-Nord.
Choix.	**Desachy**	Service ordinaire	Oise.
id.	**Coupu**	Navigation de la Vilaine	Ille-et-Vilaine.
id.	**Taton**	Canal de l'Est (branche Nord)	Ardennes.
id.	**Depaigne**	Navigation de la Seine (4e section)	Seine-Inférieure.
Ancienneté	**Marquet** (Amb.)	Service ordinaire	Aisne.
Choix.	**Probst**	id.	Indre-et-Loire.
id.	**Lecomte**	id.	Alger (Ouest).
id.	**Pichon**	Détaché au service vicinal du département	Drôme.
id.	**Lemaître** (Émile)	Service municipal de Paris	Seine.
Ancienneté	**Fumat**	Service ordinaire	Gers.
Choix.	**Gibassier** (Paul)	Canal du Centre	Saône-et-Loire.
id.	**Leclerc** (Gustave)	F. f. d'ing. ordinaire. Service ordinaire	Loir-et-Cher.
id.	**Candiot**	Contr. de l'expl. du chem. de f. du Nord	Oise.
id.	**Broussoux** (Hippolyte)	F. f. d'ingénieur ordinaire à Marvejols	Lozère.
Ancienneté	**Lebret**	Service ordinaire	Seine-Inférieure.
Choix.	**Winterer** (Ambr.)	id.	Haute-Saône.
id.	**Leroux** (Fr.)	id.	Seine-et-Oise.
id.	**Combebiac**	Architecte du département	Tarn-et-Garonne.
id.	**Joly** (Frédéric)	Navigation de la Seine (2e section)	Seine.
Ancienneté	**Pennec**	Service ordinaire	Morbihan.
Choix.	**Jabin**	id.	Savoie.
id.	**Guerlet**	id.	Haute-Vienne.
id.	**Bétis-Doucet**	Contr. de l'exploit. des ch. de fer du Midi	Basses-Pyrénées.
id.	**Legouy**	Service ordinaire	Côte-d'Or.
Ancienneté	**Roussan**	Canal d'Ille-et-Rance	Ille-et-Vilaine.
Choix.	**Beaudeloux**	Contr. de l'expl. des ch. de fer de l'Ouest	Seine.
id.	**Guilliot**	Canal de l'Est (branche Sud)	Meurthe-et-Mos
id.	**Foubert**	Service ordinaire	Indre.
id.	**Pillebout**	Contrôle des travaux neufs et d'entretien du réseau de l'État	Loir-et-Cher.
Ancienneté	**Le Guen**	Service ordinaire et maritime	Côtes-du-Nord.
Choix.	**Lefort**	Contr. de l'exploit. des ch. de fer P.-L.-M.	Nièvre.
id.	**Targé**	Service ordinaire	Charente-Inférre.
id.	**Drouets**	id.	Nord.
id.	**Duhayon**	Service maritime	Gironde.
Ancienneté	**Wagner** (Joseph)	Canal de l'Est (branche Sud)	Vosges.
Choix.	**Adamistre**	Canal de la Marne au Rhin, f. f. d'ingén.	Meuse.
id.	**Vaudescal** (Abel)	Navigation de la Marne	Seine-et-Marne.
id.	**Delamare** (Em.)	Service ordinaire	Seine-Inférieure.
id.	**Blaise** (Joseph)	Canal de la Marne au Rhin	Meurthe-et-Mos.
Ancienneté	**Gautier** (Léon)	Service ordinaire	Oran.
Choix.	**Dupeyron**	Contrôle du canal du Midi	Haute-Garonne.
id.	**Dumesnil**	Service maritime et phares	Finistère.

	MM.		
Choix.	**Macaire**	Contr. des trav. des chem. de fer de l'Est.	Meurthe-et-Mos.
id.	**Jourdain**	Service ordinaire	Seine-et-Oise.
Ancienneté	**Gillon** (Victor).	id.	Meuse.
Choix.	**Protheau**	id.	Bouches-du-Rhône
id.	**Bouché** (François)	id.	Haute-Marne.
id.	**Barré** (Édouard).	Service de l'hydraulique agricole.	Basses-Alpes.
id.	**Duron**.	Chemin de fer (M. **Daigremont**) et contrôle de l'exploit. des ch. de f. d'Orléans.	Creuse.
Ancienneté	de **Menda**	Service ordinaire	Hautes-Pyrénées.
Choix.	de **Gironcourt**.	Contrôle des travaux neufs et d'entretien des chemins de fer de l'Est	Meurthe-et-Mos.
id.	**Morel** (Arsène).	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest .	Calvados.
id.	**Dival**.	Service ordinaire	Maine-et-Loire.
id.	**Lavabre**.	Ch. de fer (MM. **de Thélin et Pérouse**) .	Corse.
Ancienneté	**Brachet**.	Navigation de la Dordogne	Dordogne.
Choix.	**Le Plénier**	F. f. d'ingénieur ordinaire. Service ordinaire et canal de Nantes à Brest (2e sect.).	Morbihan.
id.	**Ricard**.	Service ordinaire	Alger (Est).
id.	**Lemoine** (Léon).	Navigation de la Seine (2e section).	Seine.
id.	**Roquancourt**.	Service ordinaire	Seine-Inférieure.
Ancienneté	**Rigault** (Adrien).	id.	Loir-et-Cher.
Choix.	**Saunier** (Eugène)	Service maritime	Vendée.
id.	**Fréquenez**	Service ordinaire	Côte-d'Or.
id.	**Larrieu**	id.	Gers.
id.	**Hillot**.	Canal de l'Est (branche Nord)	Meuse.

3 *avril*. — **Sont élevés à la 1re classe de leur grade les Conducteurs de 2e classe dont les noms suivent :**

	MM.		
Ancienneté	**Rousier** (Théod.)	Service ordinaire	Indre.
id.	**Morel** (Jean).	Service maritime. Littoral Nord	Loire-Inférieure.
Choix.	**Legrand** (Albert).	Service maritime	Vendée.
id.	**Desgouttes**.	Service ordinaire	Loiret.
id.	**Virard** (Félix)	Chemins de fer (M. **Daigremont**)	Corrèze.
Ancienneté	**Lerou** (Jean).	id. (M. **Pettit**)	Lot-et-Garonne.
id.	**Petit** (Félix).	Canal de la Marne à la Saône	Haute-Marne.
Choix.	**Gueylard**	Chemins de fer (M. **Roman**)	Dordogne.
id.	**Viallet**.	Circonscription de Philippeville.	Constantine.
id.	**Adoue**	Chemins de fer (M. **de Mazas**).	Basses-Pyrénées.
Ancienneté	**Rey**.	Service ordinaire	Bouches-du-Rhône
id.	**Chapotot**	id.	Côte-d'Or.
Choix.	**Grept**.	Chemins de fer (M. **Châtel**)	Doubs.
id.	**Doxat**	Service ordinaire	Savoie.
id.	**Niguet**.	Navigation de la Loire (3e section)	Indre-et-Loire.
Ancienneté	**Petit** (Claude)	Service ordinaire	Saône-et-Loire.
id.	**Salsas** (Bonaventure) . . .	Service hydraulique agricole	Hérault.
Choix.	**Guyomard** (Louis)	Canal de Nantes à Brest (2e section)	Morbihan.
id.	**Duveau** (Abel).	Service ordinaire	Maine-et-Loire.
id.	**Gautier** (Alfred)	Navigation de la Loire (4e section)	Loire-Inférieure.
Ancienneté	**Poidatz**	Navigation de la Seine (3e section)	Seine-et-Oise.

	MM.		
Ancienneté	**Coulibaud**	Navigation de la Sarthe	Sarthe.
Choix.	**Cazin**	Service ordinaire	Pas-de-Calais.
id.	**Forcioli**	id.	Corse.
id.	**Euzières**	Service maritime	Bouches-du-Rhône
Ancienneté	**Girault** (Firmin)	id.	Vendée.
id.	**Petit** (Jean)	Navigation de la Loire (2e section)	Nièvre.
Choix.	**Charriol**	Navigation de l'Isle	Gironde.
id.	**Mourguès**	Service ordinaire	Bouches-du-Rhône
id.	**Thiervoz**	Service municipal de la ville de Grenoble	Isère.
Ancienneté	**Mieusset**	Service ordinaire	Doubs.
id.	**Bobard** (Dominique)	Navigation de la Saône	Rhône.
Choix.	**Muyard**	Service ordinaire	Haute-Savoie.
id.	**Julien** (Jean)	Canal de Bourgogne	Côte-d'Or.
id.	**Millet** (François)	Service ordinaire	Haute-Savoie.
Ancienneté	**Defouilloux**	id.	Puy-de-Dôme.
id.	**Cloutrier** (Eugène)	Canaux d'Orléans, etc.	Loiret.
Choix.	**Guibourgé**	Service ordinaire	Seine.
id.	**Gaitte** (Michel)	id.	Loire.
id.	**Vaillant** (Auguste)	id.	Jura.
Ancienneté	**Hellio**	id.	Côtes-du-Nord.
id.	**Fabre** (Félix)	id.	Cantal.
Choix.	**Baud** (Constant)	id.	Jura.
id.	**Pister**	Contrôle d'exploitation du réseau du Midi	Basses-Pyrénées.
id.	**Hurel**	Service ordinaire	Aveyron.
Ancienneté	**Chartier**	Contrôle d'exploit. du réseau de l'Ouest	Mayenne.
id.	**Loiseau**	Service ordinaire	Manche.
Choix.	**Wallois**	Service maritime	Somme.
id.	**Héleine**	Contrôle de l'exploit. du réseau du Nord	Pas-de-Calais.
id.	**Descorps**	Chemins de fer (M. **Pettit**)	Landes.
Ancienneté	**Maury-Bonnelle**	Service ordinaire	Ariège.
id.	**Bernhardt** (Michel)	Navigation de la Marne	Haute-Marne.
Choix.	**Puccinelli** (Eugène)	Chemins de fer	Corse.
id.	**Brunet** (Édouard)	id. (M. **Strohl**)	Gironde.
id.	**Gireau**	Canal du Centre	Saône-et-Loire.
Ancienneté	**Rigaud** (Jules)	Navigation du Rhône	Vaucluse.
id.	**Dutel**	Service ordinaire	Meurthe-et-Mos.
Choix.	**Delamarre**	Contrôle de l'exploit. du réseau du Nord	Nord.
id.	**Ruquet**	Travaux publics de la Régence	Tunisie.
id.	**Gervais** (Numa)	Compagnie du Midi	Lozère.
Ancienneté	**Dreux**	Service ordinaire	Loire.
id.	**Fatin**	Service maritime	Manche.
Choix.	**Bertrand** (Aug.)	Service ordinaire	Haute-Vienne.
id.	**Ponteau** (Henri)	Canal d'Orléans et de Briare	Loiret.
id.	**Marpillat**	Service ordinaire	Corrèze.
Ancienneté	**Guilbot**	id.	Deux-Sèvres.
id.	**Capolun**	Service maritime	Charente-Inférre.
Choix.	**Dickaut**	Navigation de la Marne	Marne.
id.	**Bize**	Service ordinaire	Landes.
id.	**Maison**	id.	Somme.
Ancienneté	**Comte** (Maurice)	Canal du Nivernais	Nièvre.
id.	**Dupin** (Ernest)	Navigation de la Seine (3e section)	Eure.

	MM.		
Choix.	**Daudoux**	Service ordinaire	Gers.
id.	**Coutens**	id.	Gers.
d.	**Albert** (Jean)	Service maritime	Gironde.
Ancienneté	**Giraudier**	Service ordinaire	Loire.
id.	**Andrieu**	Navigation de la Garonne	Lot-et-Garonne.
Choix.	**Cadieu**	Service ordinaire	Ille-et-Vilaine.
id.	**Vidal** (Henri)	Contrôle de l'exploit. du réseau du Midi	Hautes-Pyrénées.
id.	**Chicoineau**	Service ordinaire	Seine-et-Oise.
Ancienneté	**Poirel**	id.	Vosges.
id.	**Soulier**	id.	Corrèze.
Choix.	**Gaugé** (Célestin)	Compagnie des chemins de fer de l'Est	Marne.
id.	**Tadié**	Service maritime	Côtes-du-Nord.
id.	**Badel**	Canal de la Marne au Rhin	Meuse.
Ancienneté	**Gillet** (Calixte)	Service ordinaire	Loiret.
id.	**Chesneau**	id.	Loir-et-Cher.
Choix.	**Lamain**	Service central des phares	Seine.
id.	**Lemâne** (Jules)	Navigation de la Seine (2e section)	Seine.
id.	**Serres**	Service municipal de Paris	Seine.
Ancienneté	**Prieur** (Alphonse)	Contrôle de l'exploit. du réseau de l'Ouest	Seine.
id.	**Durupt**	Service ordinaire	Haute-Marne.
Choix.	**Jabot**	id.	Lot-et-Garonne.
id.	**Haubert**	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest	Ille-et-Vilaine.
id.	**Thiriot**	Canal de l'Oise à l'Aisne	Aisne.
Ancienneté	**Barrat** (Émile)	Service ordinaire et ch. de fer (M. **Doërr**)	Cher.
id.	**Rousier** (Henri)	Contrôle de l'expl. du réseau d'Orléans	Haute-Vienne.
Choix.	**Rey** (François)	Service ordinaire	Var.
id.	**Hozenne**	id.	Eure-et-Loir.
id.	**Archenault** (Philippe)	Service de l'hydraulique agricole	Var.

3 *avril*. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade les Conducteurs de 3e classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Sandré** (Aimable)	Service ordinaire	Loir-et-Cher.
d.	**Varennes**	Service municipal de la ville du Mans	Sarthe.
id.	**Gérardin** (Léon)	Service vicinal du département	Vosges.
Choix.	**Franco**	Service ordinaire	Alpes-Maritimes.
id.	**Stengel** (Louis)	id.	Ardennes.
Ancienneté	**Barlat** (Pierre)	Service municipal de la ville de Lorient	Morbihan.
id.	**Villesèche** (Ch.)	Service ordinaire	Haute-Loire.
id.	**Villesèche** (Phil.)	id.	id.
Choix.	**Bastien**	Cie des chemins de fer de l'Ouest	Orne.
id.	**Dubéarnes**	Service maritime	Landes.
Ancienneté	**Michel** (Ant.)	Chemin de fer (M. **Lethier**)	Nièvre.
id.	**Vidal** (Auguste)	Service ordinaire	Lozère.
id.	**Dupuy** (Augustin)	Navigation de la Sèvre	Deux-Sèvres.
Choix.	**Bonnehon** (Auguste)	Société brésilienne de phosphate de chaux, à Pernambuco	Brésil.
id.	**Guérin** (Alexandre)	Service ordinaire	Eure-et-Loir.
Ancienneté	**Morisset**	id.	Deux-Sèvres.
id.	**Debuissy**	id.	Pas-de-Calais.

	MM.		
Ancienneté	**Noret**	Service ordinaire	Loir-et-Cher.
Choix.	**Pasteur** (Aristide)	Service hydrométr. du bassin de la Seine.	Seine.
id.	**Roullaud**	Service maritime	Manche.
Ancienneté	**Gaillard** (Jean)	Service ordinaire	Indre.
id.	**Dardy** (Jules)	id.	Loiret.
id.	**Toesca**	id.	Alpes-Maritimes.
Choix.	**Francheterre**	Contrôle de l'exploit. du réseau du Nord.	Seine.
id.	**Thévenard**	Navigation de la Saône	Côtes-d'Or.
Ancienneté	**Carriol**	Navigation du Lot	Lot.
id.	**Barolle**	Service ordinaire	Maine-et-Loire.
id.	**Savary** (Alcide)	id.	Pas-de-Calais.
Choix.	**Simon** (Emyle)	Service vicinal	Marne.
id.	**Jeanne** (Eug.)	Service maritime	Manche.
Ancienneté	**Carré** (Alfred)	Service ordinaire	Loiret.
id.	**Rousseau** (Georges)	id.	Loir-et-Cher.
id.	**Durand** (Fr.)	id.	Haute-Garonne.
Choix.	**Russaouen** (Eugène)	Chemins de fer (M. **Faure**)	Indre-et-Loire.
id.	**Primault**	Navigation de la Vilaine	Ille-et-Vilaine.
Ancienneté	**Lautier**	Service ordinaire	Lot-et-Garonne.
id.	**Meunier** (Charles)	id.	Seine-et-Oise.
id.	**Rames**	id.	Lot.
Choix.	**Seigné**	Canal latéral à la Loire	Loiret.
id.	**Porée**	Service maritime	Manche.
Ancienneté	**Cochard**	Service ordinaire	Loiret.
id.	**Cibeau**	id.	Charente-Infre.
id.	**Sanson** (Adolphe)	id.	Manche.
Choix.	**Ganier** (Adolphe)	Navigation de l'Oise	Seine-et-Oise.
id.	**Nadot**	Service ordinaire	Cher.
Ancienneté	**Toutry**	id.	Loir-et-Cher.
id.	**Giguet**	id.	Haute-Savoie.
id.	**Minguier**	id.	Basses-Alpes.
Choix.	**Girou** (Lucien)	Chemins de fer (M. **Guiard**)	Lot-et-Garonne.
id.	**Reymond** (Joseph)	Service ordinaire	Ardèche.
Ancienneté	**Niles**	id.	Vendée.
id.	**Martin** (René)	id.	Haute-Marne.
id.	**Lécrivain**	Navigation de la Saône	Haute-Saône.
Choix.	**Le Cuiller**	Service maritime	Morbihan.
id.	**Avril**	École des Ponts et Chaussées	Seine.
Ancienneté	**Dartin**	Service ordinaire	Dordogne.
id.	**Mesnage**	Service maritime	Nord.
id.	**Vignes**	Service ordinaire	Gers.
Choix.	**Gay**	id.	Ardèche.
id.	**Istria**	Mission française des travaux publics	Grèce.
Ancienneté	**Vènes**	Service ordinaire	Aude.
id.	**Vouillaume**	id.	Haute-Marne.
id.	**Aragon**	id.	Seine-et-Marne.
Choix.	**Lefebvre** (Emile)	Navigation de la Seine (4e section)	Seine-Inférieure.
id.	**Livon**	Service ordinaire	Bouches-du-Rhône
Ancienneté	**Martaud**	id.	Savoie.
id.	**Péluchon**	id.	Dordogne.
id.	**Aussaresses**	Chemins de fer (M. **Courtois**)	Haute-Garonne.

	MM.		
Choix.	**Desalle**	Service ordinaire	Indre.
id.	**Portat**	id.	Seine-et-Marne.
Ancienneté	**Paquet**	id.	Savoie.
id.	**Bourgoin**	id.	Indre-et-Loire
id.	**Méria**	id.	Corse.
Choix.	**Vial** (Eugène)	Canal de l'Est (branche Sud)	Vosges.
id.	**Baron**	Chemins de fer (M. **Dubois**)	Ariège.
Ancienneté	**Forterre**	Navigation de la Marne	Haute-Marne.
id.	**Maisonneuve**	Service ordinaire	Ardèche.
id.	**Guyot** (Joseph)	id.	Savoie.
Choix.	**Richard**	id.	Isère.
id.	**Jesberger** (Emile)	Navigation de l'Oise	Oise.
Ancienneté	**Oifroy**	Service ordinaire	Yonne.
id.	**Pérot** (Léon)	id.	Haute-Saône.
id.	**Golias**	id.	Marne.
Choix.	**Boulzaguet**	Chemins de fer (M. **Roman**)	Dordogne.
id.	**Simon** (Yves)	id. (M. **Faure**)	Loir-et-Cher.
Ancienneté	**Ellès**	Service ordinaire	Loire-Inférieure.
id.	**Blot** (Isidore)	Navigation de la Sarthe	Maine-et-Loire.
id.	**Le Gal** (Alexis)	Service maritime. — Littoral nord	Loire-Inférieure.
Choix.	**Matagrin**	Service ordinaire	Rhône.
id.	**Bourdeau** (Alexandre)	Navigation de la Sèvre	Charente-Infre.
Ancienneté	**Richet** (François)	Chemins de fer (M. **Daigremont**)	Corrèze.
id.	**Moynat** (Léon)	Navigation de la Mayenne	Mayenne.
id.	**Hénon**	Serv. ordin. et ch. de fer (M. **Demouy**)	Ardennes.
Choix.	**Laurent** (Henri)	Nivellement général de la France	Seine.
id.	**Roux**	Service ordinaire	Oran.
Ancienneté	**Goupil** (René)	Service vicinal	Haute-Garonne.
id.	**Denquin**	Service maritime	Nord.
id.	**Bollenot**	Canal de Bourgogne	Côte-d'Or.
Choix.	**Renault**	Service maritime	Manche.
id.	**Daumas**	id.	Morbihan.

3 *avril.* — Sont élevés à la 3e classe de leur grade les Conducteurs de 4e classe dont les noms suivent :

	MM.		
Ancienneté	**Mascard**	Service vicinal	Haute-Garonne.
id.	**Gérardin** (Ernest)	Service ordinaire	Cher.
d.	**Prudhomme** (Victor)	Chemins de fer (M. **Daigremont**)	Haute-Vienne.
id.	**Narquin** (Paul)	Navigation de la Loire (2e section)	Nièvre.
Choix.	**Bouvart**	Direction du contrôle d'Orléans	Seine.
Ancienneté	**Borrel** (Jules)	Canaux du Midi	Haute-Garonne.
id.	**Dieudonné** (Amédée)	Canal de l'Est (branche Nord)	Meuse.
id.	**Cluzelaud** (Léon)	Navigation de l'Aisne	Aisne.
id.	**Couget** (Jean)	Chemins de fer (M. **Renardier**)	Gard.
Choix.	**Budker**	id. (M. **Reboul**)	Saône-et-Loire.
Ancienneté	**Froemer** (Arthur)	id. (M. **Pettit**)	Lot-et-Garonne.
id.	**Poupeville**	Service munic. de la ville de Cherbourg	Manche.
id.	**Urvoy** (Fr.)	Service ordinaire	Oise.
id.	**Girardot**	Navigation de la Loire (2e section)	Nièvre.

	MM.		
Choix.	Giron (Emm.)	Service ordinaire	Charente-Infre.
Ancienneté	Billette (Louis)	Chemins de fer (M. Faure)	Loir-et-Cher.
id.	Cholet (André)	Service ordinaire	Indre-et-Loire.
id.	Guillou (Adolphe)	Canal de Nantes à Brest (2e section)	Morbihan.
id.	Escarrat	Service ordinaire	Bouches-du-Rhôn
Choix.	Buvat	Contrôle de l'exploit. du réseau d'Orléans.	Allier.
Ancienneté	Vigué	Service ordinaire	Pyrénées-Orient.
id.	Grison (Joseph)	Canal de l'Oise à l'Aisne	Aisne.
id.	Chotard	Service municipal de la ville du Mans	Sarthe.
id.	Renouleaud	Service maritime	Charente-Infre.
Choix.	Tessier (Georges)	Chemins de fer (M. Reynès)	Pyrénées-Orient
Ancienneté	Brouzet	Service ordinaire	Hérault.
id.	Chopis (Georges)	Service maritime	Gironde.
id.	Le Goff (Alfred)	Canal de Nantes à Brest (2e section)	Morbihan.
id.	Algrin	Service ordinaire	Loiret.
Choix.	Colas	id.	Allier.
Ancienneté	Bruon	id.	Somme.
id.	Reynaud (Arth.)	id.	Basses-Alpes.
id.	Chauvenc (Elie)	Chemins de fer (M. Gros)	Lozère.
id.	Guérin (Ern.)	Service ordinaire	Eure.
Choix.	Plusquelet	Navigation de la Seine (1re sect., 2e div.).	Seine-et-Marne.
Ancienneté	Scano	Servic. ordinaire	Corse.
id.	Bazannerie	id.	Haute-Vienne.
id.	Eidel	id.	Corse.
id.	Minost	id.	Seine-et-Marne.
Choix.	Tuyaret	id.	Alger-Est.
Ancienneté	Baheut	id.	Somme.
id.	Pressat	id.	Loire.
id.	Taste (Louis)	id.	Gers.
id.	Husson (Stan.)	id.	Meurthe-et-Moselle
Choix.	Didiée	id.	Vaucluse.
Ancienneté	Lacaze (Marie)	id.	Cantal.
id.	Artaud	id.	Puy-de-Dôme.
id.	Bazile	id.	Manche.
id.	Eymar	id.	Isère.
Choix.	Gosset	Service maritime (2e section)	Seine-Inférieure.
Ancienneté	Proutaux	Service ordinaire	Somme.
id.	Bellis (Jean)	Chemins de fer (M. Pasqueau)	Dordogne.
id.	Mabire	Service ordinaire	Manche.
id.	Roques (Pierre)	id.	Lot.
Choix.	Chevallier (Alph.)	Navigation de l'Yonne	Yonne.
Ancienneté	Hulin (Joseph)	Chemins de fer (M. de Préaudeau)	Vendée.
id.	Germain (Sig.)	Service ordinaire	Meurthe-et-Moselle
id.	Ponthieux	id.	Sarthe.
id.	Auclair	id.	Allier.
Choix.	Hégly	Canal de Bourgogne	Côte-d'Or.
Ancienneté	Amillet (Charles)	Chemins de fer (M. Pasqueau)	Charente.
id.	Balaize	Service ordinaire	Haute-Vienne.
id.	Blanc (Louis)	id.	Hérault.
id.	Rossignol (Em.)	Canaux d'Orléans, de Briare et de Loing.	Loiret.
Choix.	Vibert (Brown)	Service municipal de la ville de Paris.	Seine.

	MM.		
Ancienneté	**Lerebours** (Léopold),	Service vicinal	Nord.
id.	**Tanneur**.	Service ordinaire	Basses-Pyré
id.	**Flandé** (Henri)	Chemins de fer (M. **Daigremont**)	Haute-Vienn
id.	**Hanoy**.	id. (M. **Étienne**).	Sarthe.
Choix.	**Millet** (Louis).	Service ordinaire	Alpes-Mariti
Ancienneté	**Carrière**.	Chemins de fer (M. **Gros**).	Lozère.
id.	**Giron** (Jean).	Service vicinal	Gironde.
id.	**Goureau** (Réné).	Navigation de la Loire (2e section)	Indre-et-Lo
id.	**Vidal** (Henri).	Service ordinaire	Aveyron.
Choix.	**Bonnet** (Eugène)	Ce. des chemins de fer de l'Ouest	Calvados.
Ancienneté	**Andron**	Service ordinaire	Bouches-du-
id.	**Lesaint**	Canal des Ardennes.	Aisne.
id.	**Pouget** (Marcel).	Service municipal de la ville de Roubaix.	Nord.
id.	**Renard** (Alexandre).	Service ordinaire	Sarthe.
Choix.	**Jacob**	Navigation de la Seine (3e section).	Eure.
Ancienneté	**Grialou**	Élève externe de l'École des P. et Ch.	Seine.
id.	**Beigbeder-Camps**.	Chemins de fer (M. **de Mazas**)	Basses-Pyré
id.	**Klein** (Joseph).	Service ordinaire	Seine-et-Oi
id.	**Chevrier** (Auguste).	id.	Allier.
Choix.	**Rigollot**.	Chemins de fer (M. **Daigremont**)	Cantal.
Ancienneté	**Portalier**	Service ordinaire	Haute-Loire.
id.	**Thumin** (Pierre).	id.	Basses-Alpes
id.	**Lemeunier**	Chemins de fer (M. **Pihier**).	Lot.
id.	**Lacan**	Service ordinaire	Cantal.
Choix.	**Lainé**.	id.	Calvados.
Ancienneté	**Bigeard**	id.	Vosges.
id.	**Audibert**.	Chemins de fer (M. **Aubé**).	Alpes-Mariti
id.	**Dieudonné** (Louis).	id. (M. **Dubois**)	Haute-Gar
id.	**Janson**.	Service ordinaire	Pyrénées-Or
Choix.	**Vogin**.	Ch. de fer de l'Est (ligne de Brienne à Sorcy)	Haute-Marn
Ancienneté	**Valard** (Paul).	Navigation de la Garonne.	Lot-et-Gar
id.	**Belaval** (François).	Chemins de fer (M. **Pettit**)	Gironde.
id.	**Barbrand** (Louis).	id. (M. **Pettit**)	id.
id.	**Barrier** (Louis).	id. (M. **Gros**).	Lozère.
Choix.	**Roy**.	Ch. de fer de l'Est (ligne de Brienne à Sorcy)	Haute-Marne
Ancienneté	**Vitrac** (François)	Chemins de fer (M. **Pasqueau**).	Dordogne.
id.	**Carlier** (Henri)	Canal de la Marne à la Saône.	Haute-Marne
id.	**Marin** (Prosper).	Service ordinaire	Côte-d'Or.
id.	**Gardé** (Jean).	Navigation de la Dordogne.	Gironde.
Choix.	**Lemonnier**	Service ordinaire	Mayenne.
Ancienneté	**Desesquelles**.	id.	Loir-et-Cher.
id.	**Allovon**	id.	Hautes-Alpes.
id.	**Mazauric** (Pierre).	Chemins de fer (M. **Parlier**)	Hérault.
id.	**Venet** (Félix).	Service ordinaire	Rhône.
Choix.	**Bilbaut** (Louis).	Chemins de fer (M. **Lethier**)	Cher.
Ancienneté	**Husser**.	Canal de l'Est (branche du Sud).	Vosges.
id.	**Lebas** (Victor).	Service ordinaire.	Haute-Savoie.
id.	**Pioch**.	id.	Hérault.
id.	**Gérald**.	id.	Indre.
Choix.	**Rey** (Laurentin)	id.	Var.
Ancienneté	**Barets** (Joseph).	Service maritime.	Gironde.

	MM.		
enneté	Fouqué	Service ordinaire	Mayenne.
id.	Bouran	id.	Savoie.
id.	Imbert (Baptiste)	Chemins de fer (M. Richou)	Tarn.
Choix.	Malaval	id. (M. Gros)	Lozère.
ienneté	Dumouchel	Service maritime	Manche.
id.	Dussarté	Service ordinaire	Lot-et-Garonne.
id.	Grave	id.	Cantal.
id.	Bourel	Voies navigables	Nord.
Choix.	Blot	Service ordinaire	Marne.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

24 *mars* 1890. — **M. Camus** (Clément), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Jura, est mis à la disposition de M. le Préfet du département de la Seine, pour être employé au service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

26 *mars*. — **M. Prost** (André), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service du canal de Manosque, même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

15 *avril*. — **M. Olivier** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Tourcoing.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS.

3 *avril* 1890. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à **M. Guerlet** (Alfred), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aude.

12 *avril*. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à **M. Broc** (Jean), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

24 *mars* 1890. — **M. Garrus** (Félix), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de remplir les fonctions d'Inspecteur des Travaux publics de la principauté de Monaco.

24 *mars.* — **M. Jacques dit Pourreau** (Armand), Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité d'Ingénieur-Directeur, au service de la Compagnie du Gaz de Tours.

25 *mars.* — **M. Starck** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie Générale de Railways, au Vénézuéla.

Idem. — **M. Remy** (Eugène), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité de Chef de section, au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à la résidence de Nogent-sur-Marne.

Idem. — **M. Dinat** (Dominique), Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité d'Ingénieur, au service de la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma, à la résidence de Bône.

Idem. — **M. Bouret** (Octave), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité de Conducteur de la voie, au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, à la résidence de Cette (Hérault).

11 *avril.* — **M. Deguisne** (Louis), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de s'occuper d'études de chemins de fer et de travaux d'utilité publique dans le département du Pas-de-Calais, à la résidence de Béthune.

21 *avril.* — **M. Sebelin** (Joseph), Conducteur de 4e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la maison Raineri frères, architectes-constructeurs à Grenoble.

6° DISPONIBILITÉ.

8 *avril* 1890. — M. **Girard** (Joseph), Conducteur de 3° classe, attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la navigation de la Seine — 3° section, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

10 *avril*. — M. **Hervé** (Pierre), Conducteur de 3° classe, attaché au service ordinaire du département de la Manche, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant six mois pour raisons de santé.

Idem. — M. **Godet** (Jean-Baptiste), Conducteur de 4° classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an, pour raisons de santé.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Teyssonnières** (Pierre), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé.	1er fév. 1890.
M. **Sigaud** (Baptiste), Conducteur de 4° classe, en congé illimité.	1er avril 1890.
M. **Girardet** (Athanase), Conducteur de 1re classe, Vaucluse, service ordinaire.	2 mai 1890.
M. **Cournet** (Louis), Conducteur principal, Gers, service ordinaire.	15 mai 1890.
M. **Lelong** (Alfred), Conducteur de 1re classe, Seine-et-Marne, service ordinaire.	15 mai 1890.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Grossemy** (Amand), Conducteur de 3° classe, Pas-de-Calais, service ordinaire.	22 fév. 1890.
M. **Moreau** (Albert), Conducteur de 4° classe, Dordogne, service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat.	7 mars 1890.
M. **Méchine** (Henry), Conducteur de 3° classe, Corrèze, service des études et travaux du chemin de Limoges à Brive, par Uzerche.	18 mars 1890.
M. **Bonnes** (Louis), Conducteur de 4° classe, Corrèze, service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive.	22 mars 1890.
M. **Blot** (Isidore), Conducteur de 2° classe, Maine-et-Loire, service de la navigation de la Sarthe	4 avril 1890.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

18 *mars* 1890. — M. **Giroux** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Marne, au service du canal de l'Aisne à la Marne, passe dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi.

19 *mars*. — M. **Cochepin** (Pierre), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Mayenne, au service de la navigation de la Mayenne et de l'Oudon, passe dans le département de la Marne, au service du canal de l'Aisne à la Marne.

26 *mars*. — M. **Renoux** (Théodule), Conducteur de 3e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole dans le département des Basses-Alpes, est attaché au service ordinaire du même département.

1er *avril*. — M. **Lecourt** (Paul), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Sarthe.

3 *avril*. — M. **Railhet** (Alfred), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, passe au service ordinaire du département de l'Aude.

Idem. — M. **Boyer** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Isère, passe au service ordinaire du département de l'Aveyron.

8 *avril*. — M. **Fourneret** (Pierre), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable à Longwy (Meurthe-et-Moselle), est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle.

Idem. — M. **Giroux** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi, passe au service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, même département.

Idem. — M. **Hauric** (Victor), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, passe au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi, même département.

Idem. — M. **Barrat** (Émile), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Cher, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Châteaumeillant à La Guerche.

8 *avril*. — M. **Allier** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Jura, au service des études et travaux du chemin de fer de Champagnole à Tancua, passe dans le département du Loiret, au service des travaux de raccordement du canal latéral à la Loire avec le canal de Briare.

10 *avril*. — M. **Chabert** (Just), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département du Jura, au service des études et travaux du chemin de fer de Dôle à Poligny, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Faucon-Dumont** (Eugène), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, passe au service maritime du département du Finistère.

11 *avril*. — M. **Robic** (Mathurin), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Morbihan, au service du canal de Nantes à Brest —2e section, passe dans le département des Côtes-du-Nord, même service.

Idem. — M. **Guermeur** (Charles), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Côtes-du-Nord, au service du canal de Nantes à Brest — 2e section, passe dans le département du Morbihan, même service.

12 *avril*. — M. **Vallée** (Jules), Conducteur de 3e classe, Élève-externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est attaché temporairement dans le département de la Seine, au service de la 2e section de la navigation de la Seine.

15 *avril*. — M. **Bot** (Antoine), Conducteur de 2e classe, détaché au service des villes de Roubaix et de Tourcoing, est attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

Idem. — M. **Villevert** (Ernest), Conducteur de 4e classe, détaché au service du Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Colonies (Exposition universelle de 1889), cesse de faire partie du cadre des Conducteurs des Ponts et Chaussées (nommé Percepteur des Contribution directes).

Idem. — M. **Imbert** (Marie), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de Vaucluse, au service des études et travaux du chemin de fer d'Apt à la ligne de Forcalquier à Volx, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Roger** (Louis), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la ville d'Evreux, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Eure.

Idem. — M. **Châtin** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché au

service ordinaire du département de l'Oise, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

21 *avril.* — **M. Desperret** (François), Conducteur de 1[re] classe, attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer du Midi, passe dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. — C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

DÉCRETS.

(N° 135)

[14 octobre 1889]

Rachat de la concession du pont suspendu de Branne (Dordogne).

1° Est déclaré d'utilité publique le rachat de la concession du pont suspendu de Branne, sur la Dordogne (route nationale n° 136).

2° Il sera procédé à ce rachat par les soins de l'État, et la dépense à la charge du trésor sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour le rachat des ponts à péage dépendant des routes nationales.

(N° 136)

[18 novembre 1889]

Rapport adressé au Président de la République par le ministre de la guerre, suivi d'un décret réglementant les transports militaires par chemins de fer. (TRANSPORTS ORDINAIRES.)

Monsieur le Président,

Le décret du 29 octobre 1884 portant règlement sur les transports militaires par chemins de fer n'est pas en harmonie avec les dispositions édictées par la loi du 28 décembre 1888 et les décrets du 5 février et du 10 octobre 1889. Il était donc nécessaire de procéder au remaniement de ce décret. Ce travail vient d'être effectué.

L'expérience a fait reconnaître l'utilité qu'il y aurait à établir deux règlements distincts, afférents: l'un aux *transports ordinaires*, plus spécialement exécutés en temps de paix; l'autre aux *transports stratégiques*, qui constitueront la plus importante partie du service des chemins de fer en temps de guerre.

J'ai l'honneur de vous demander de sanctionner le règlement ci-joint, *sur les transports ordinaires;* le règlement sur les transports stratégiques sera présenté prochainement à votre haute approbation.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon respectueux dévouement.

Le Ministre de la guerre,
C. DE FREYCINET.

DÉCRET (18 novembre 1889).

Le Président de la République française,

Vu le décret du 29 octobre 1884 modifiant le règlement du 1er juillet 1874 sur les transports militaires par chemins de fer;

La loi du 28 déc. 1888, modifiant les articles 22 et suivants de la loi du 13 mars 1875, relatifs au service des chemins de fer;

Les décrets du 5 février 1889 relatifs à l'organisation de la commission militaire supérieure des chemins de fer, aux commissions de réseau et aux sections de chemins de fer de campagne;

Le décret du 10 octobre 1889 relatif à l'organisation des services de l'arrière aux armées;

Sur le rapport du ministre de la guerre,

Décrète :

Art. 1er. — Le règlement sur les transports militaires par chemins de fer (transports ordinaires) annexé au présent décret sera mis immédiatement en vigueur.

Art. 2. — Le décret du 29 octobre 1884 portant règlement sur les transports militaires par chemins de fer est abrogé.

Art. 3. — Les ministres de la guerre, de la marine et des travaux publics, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 18 novembre 1889.

CARNOT.

Par le Président de la République :

Le Ministre de la guerre,
C. DE FREYCINET.

Le sénateur, Ministre de la marine,
BARBEY.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

TRANSPORTS MILITAIRES PAR CHEMINS DE FER

RÈGLEMENT SUR LES TRANSPORTS ORDINAIRES

(GUERRE ET MARINE)

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

Art. 1er — *Division des transports militaires.*

Les transports militaires par chemins de fer se divisent en deux catégories :
Les transports ordinaires;
Les transports stratégiques (*).

Art. 2. — *Définition des transports ordinaires.*

Les transports ordinaires sont ceux qui ont lieu à l'intérieur, et qui peuvent être exécutés sans troubler l'exploitation commerciale des chemins de fer.

Ils comprennent, en temps de paix :

1° Le transport des militaires voyageant isolément, soit à leurs frais, soit aux frais de l'État;

2° Le transport des troupes et de leur matériel par les trains ordinaires de l'exploitation;

3° Le transport des troupes et du matériel qui les accompagne, par trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires ajoutés au service journalier des chemins de fer, avec des marches subordonnées à celles des trains commerciaux;

4° Les transports de matériel, denrées et approvisionnements de toute nature, exécutés conformément aux règles commerciales ou aux stipulations particulières arrêtées entre l'État et les compagnies de chemins de fer.

En cas de mobilisation ou de guerre, les transports ordinaires concourent, sur les lignes fixées par le ministre de la guerre, et dans les conditions déterminées par lui, à l'exécution des transports d'isolés, ou des transports stratégiques.

(*) Les transports stratégiques font l'objet d'un règlement distinct (*infrà*, 427).

TITRE PREMIER.

AUTORITÉS AYANT QUALITÉ POUR PRESCRIRE LES TRANSPORTS ORDINAIRES PAR VOIE FERRÉE. — ÉTABLISSEMENT ET TRANSMISSION DES ORDRES DE MOUVEMENT ET DES PIÈCES JUSTIFICATIVES DES TRANSPORTS. — CONTRÔLE DE L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

CHAPITRE I.

AUTORITÉS AYANT QUALITÉ POUR PRESCRIRE LES TRANSPORTS PAR VOIE FERRÉE.

ART. 3. — *Autorités qui ordonnent le transport des isolés.*

Les autorités auxquelles les règlements militaires et maritimes confèrent le droit d'ordonner le mouvement des isolés leur délivrent, ou leur font délivrer, des ordres de mouvement, feuilles de route ou sauf-conduits, etc., dans la forme prescrite par l'arrêté du 15 juin 1866 et par les arrêtés complémentaires pris par le ministre des travaux publics (*).

ART. 4. — *Autorités qui ordonnent le transport des corps ou des détachements.*

Le ministre et, par délégation, les généraux commandant les corps d'armée ont seuls qualité pour ordonner que les corps ou détachements et le matériel qui les accompagnent voyagent par chemins de fer.

Les *demandes de trains* et *avis de transport* adressés par ces autorités aux compagnies de chemins de fer sont exécutoires pour ces dernières.

Les commandants de corps d'armée peuvent sans autorisation préalable prescrire la mise en route par voie ferrée, pour des déplacements dépassant 60 kilomètres et s'effectuant dans l'intérieur de la région :

1° Des détachements ayant un effectif maximum de vingt hommes et seize chevaux (douze seulement pour les cuirassiers et la gendarmerie);

2° Des chevaux d'officiers ou de gendarmes déplacés isolément, en vertu d'un ordre de service;

3° Des chevaux, en nombre inférieur à six, laissés en route par des troupes de passage;

4° Des cadres de conduite se rendant aux bureaux de recrutement, établissements de remonte, etc., ou rétrogradant, leur mission terminée;

5° Des détachements de chevaux de remonte, quel qu'en soit l'effectif, se rendant des lieux d'achat aux établissements de remonte, ou expédiés par ces établissements.

Ils peuvent aussi prescrire, sans autorisation préalable, le transport par voie ferrée des militaires formés en détachement pour se rendre en témoi-

---

(*) Voir NOTES ET APPENDICES : *Règlement général pour les transports militaires par chemins de fer; IIe partie; édition de* 1888 (Charles Lavauzelle, éditeur à Pari — in-8°, 489 pages).

gnage devant les conseils de guerre ou pour rentrer ensuite à leurs corps, quels que soient l'effectif du détachement et la distance à parcourir.

Dans tous les autres cas, le transport par chemins de fer ne peut être prescrit par eux que sur l'ordre ou après l'autorisation du ministre.

Les chevaux transportés par chemins de fer sont toujours accompagnés (*).

ART. 5. — *Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel.*

Les transports de matériel sans troupe ne sont exécutés qu'en vertu d'*ordres de transport* délivrés directement :

Par le ministre de la guerre ;

Par les fonctionnaires de l'intendance militaire chargés, dans chaque place, du service des transports, ou leurs suppléants (**).

ART. 6. — *Délégation de pouvoir.*

Les autorités supérieures désignées à l'article 4 ont la faculté de déléguer leur pouvoir de prescrire des transports de troupes par voie ferrée à un ou plusieurs de leurs subordonnés ; elles usent de cette faculté suivant leur appréciation et sous leur responsabilité personnelle. Cette délégation est donnée par les commandants de corps d'armée aux présidents des commissions d'achat de la remonte et aux chefs des établissements de remonte. Toute délégation doit préciser les limites dans lesquelles les délégués ont à se mouvoir, selon les circonstances locales et administratives et les conditions de service de la voie ferrée. Les *demandes de trains* ou *avis de transport*, signés par un délégué, mentionnent toujours les délégations en vertu desquelles ces pièces sont établies. Ils sont exécutoires pour les compagnies de chemins de fer.

ART. 7. — *Relations des commandants de corps d'armée avec les compagnies de chemins de fer.*

Un officier de l'état-major de chaque corps d'armée est spécialement chargé

(*) Tout détachement de chevaux voyageant par les voies ferrées doit comprendre autant d'hommes (officiers, sous-officiers ou hommes de troupe) qu'il y a de chevaux, s'il s'agit de la cavalerie et de l'infanterie, et un conducteur non gradé pour deux chevaux, s'il s'agit de l'artillerie, du génie ou du train.

Exceptionnellement, sur les chemins de fer de l'Etat, il suffit d'un homme seulement pour trois chevaux ou mulets de remonte.

Les chevaux d'un officier se déplaçant isolément sont accompagnés des ordonnances de l'officier, ou hommes en tenant lieu. Un seul homme peut suffire pour le nombre réglementaire de chevaux appartenant à un officier.

Les hommes qui accompagnent les chevaux fournissent des gardes d'écurie dans les conditions fixées par les appendices I (règle 11), II (règles 12), III (règle 12).

(**) Les suppléants légaux des fonctionnaires de l'intendance sont :

Dans les villes ou places de garnison, le major de place ou de garnison, ou, à défaut, un officier du grade de capitaine, désigné par le général commandant la subdivision de région ;

Dans les localités dont la garnison ne comporte pas d'officier du grade de capitaine, le maire de la commune ;

Dans les lieux de garnison, forts ou postes, dépourvus, à la fois, d'un officier du grade de capitaine et d'un maire, un lieutenant ou un sous-lieutenant de la garnison, désigné par le général commandant la subdivision de région ;

Dans les localités qui ne possèdent pas de garnison, le maire de la commune.

de toutes les relations de service, explicitement prescrites par le présent règlement, entre le commandant du corps d'armée et les administrations de chemins de fer qui desservent la région. Dans les cas non prévus par le règlement, les demandes que les commandants de corps d'armée peuvent avoir à faire aux compagnies de chemins de fer sont adressées par eux au ministre (état-major général, 4e bureau), qui leur assure la suite nécessaire par l'intermédiaire des commissions de réseau.

Un agent supérieur de chacune des compagnies qui desservent la région est désigné en tous temps pour recevoir les communications du commandant du corps d'armée et y donner suite.

Art. 8. — *Livrets de marche des trains à envoyer par les compagnies de chemins de fer.*

A chaque changement de service, les compagnies de chemins de fer adressent :

1° Au ministre de la guerre,

2° Au ministre de la marine,

3° Aux généraux commandant les corps d'armée,

4° Aux préfets maritimes,

5° A chaque commission de réseau,

deux exemplaires du livret indiquant la marche de tous les trains, voyageurs et marchandises, ainsi que celle des trains facultatifs militaires dont il est question à l'article 12.

CHAPITRE II.

TRAINS A EMPLOYER POUR LES TRANSPORTS.

Art. 9. — *Nature des trains à employer pour les transports.*

Les transports militaires s'effectuent :

1° Par les trains ordinaires de l'exploitation ;

2° Par des trains extraordinaires : trains facultatifs militaires et trains spéciaux militaires.

Art. 10. — *Emploi des trains ordinaires de l'exploitation.*

Les trains ordinaires de l'exploitation sont utilisés :

1° Pour les isolés et le matériel non accompagné, dans tous les cas ;

2° Pour les détachements, lorsque le transport des hommes, des chevaux, des bagages et des voitures qui composent chacun d'eux, n'exige pas l'emploi de plus de huit véhicules. L'autorité militaire peut, dans ce cas, en se conformant aux dispositions du titre II ci-après, se servir, dans les mêmes conditions que le public, des trains de l'exploitation renfermant des voitures de toutes classes.

Si l'addition de ces véhicules conduit à une composition de train supérieure à la composition normale, la compagnie double le train, sans qu'il en résulte pour l'administration de la guerre l'obligation de payer un train spécial.

Un détachement ne peut en cours de route, sauf dans les cas prévus à l'article 51, être scindé pour être réparti dans des trains différents.

Les *trains-express* et les *trains-poste* comprenant des voitures de 3e classe ne reçoivent que les détachements d'un effectif de vingt hommes au maximum sans chevaux ni voitures.

Autant que possible, l'autorité militaire ne fait pas embarquer à la même gare plus d'un détachement.

Les *trains-légers* ne reçoivent pas les détachements, sauf sur les lignes qui ne seraient desservies que par des trains de cette catégorie. Dans ce dernier cas, l'autorité militaire peut faire embarquer dans ces trains des détachements d'un effectif égal au 1/3 du nombre total des places qu'ils contiennent.

ART. 11. — *Emploi des trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires.*

Toutes les fois que le nombre des véhicules nécessaire pour le transport dépasse les limites fixées pas l'article 10, l'autorité militaire qui donne l'ordre de mouvement requiert un train facultatif militaire ou spécial militaire, si l'agent supérieur qui reçoit la demande de train fait connaître qu'on ne peut effectuer le transport demandé par les trains ordinaires.

Ce train facultatif ou spécial militaire est toujours requis lorsque l'urgence du mouvement à effectuer ne permet pas d'attendre pour le transport de la troupe le passage des trains ordinaires.

ART. 12. — *Trains facultatifs militaires.*

Les trains *facultatifs militaires* sont des trains que chaque compagnie doit prévoir dans ses livrets généraux de marche des trains pour chacune des grandes directions qu'elle dessert. Ils marchent à la vitesse de 20 à 40 kilomètres à l'heure, suivant les conditions d'exploitation des lignes à parcourir.

Les heures de départ et d'arrivée, la durée du trajet, les arrêts, la correspondance à chaque gare de bifurcation sur un même réseau ou de jonction pour deux réseaux sont calculés d'après les indications données par les commissions de réseau.

Les trains facultatifs militaires peuvent figurer sur le livret ordinaire adressé à chaque changement de service aux autorités militaires ou maritimes visées à l'article 8 du présent règlement, ou faire l'objet d'un livret spécial.

ART. 13. — *Trains spéciaux militaires.*

En dehors des trains facultatifs militaires, l'autorité militaire peut toujours demander aux compagnies de chemins de fer des trains *spéciaux militaires* dont la composition, la vitesse de marche et les heures de départ sont fixées suivant les circonstances et en observant les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des réseaux.

En cas d'urgence et en vue de nécessités d'ordre public, l'autorité militaire peut même requérir l'expédition de ces trains spéciaux, en dehors des heures de service, sur les sections de chemins de fer où la circulation est interrompue la nuit. La circulation des trains expédiés dans ces conditions ne pouvant être entourée des garanties de sécurité prescrites comme indispensables dans les circonstances normales, l'autorité militaire, avant de faire la

réquisition, doit apprécier sous sa responsabilité, si l'importance des intérêts à protéger justifie une exception qui peut entraîner des dangers (*).

CHAPITRE III.

DEMANDE, APPROBATION ET TRANSMISSION DES ORDRES DE MOUVEMENT.

ART. 14. — *Demande de mouvement.*

Pour la mise en route des détachements qu'il n'est pas autorisé à prescrire, chaque commandant de corps d'armée adresse au ministre (état-major général, 4e bureau), sans lettre d'envoi, une *demande de mouvement* conforme au modèle 1.

Lorsque le mouvement doit s'effectuer dans l'intérieur de la région, la *demande* est établie en double expédition; le commandant du corps d'armée est avisé de l'autorisation ministérielle par le renvoi qui lui est fait d'une des expéditions revêtue de l'approbation du ministre. Il prescrit alors les mesures d'exécution.

Lorsque le détachement doit passer d'une région dans une autre *la demande* est établie en simple expédition. Le mouvement est ordonné par le ministre, qui en informe :

Le commandant du corps d'armée expéditeur par l'envoi d'un *ordre de mouvement* (modèle 2);

Le commandant du corps d'armée destinataire par l'envoi d'un *avis de mouvement* (même modèle).

Ces pièces sont transmises en double expédition. Dès réception, les commandants de corps d'armée prennent les mesures d'exécution, chacun en ce qui le concerne. Ils renvoient ensuite au ministre, en temps utile, l'une des deux expéditions des pièces reçues, comme compte rendu d'exécution (art. 21).

Les mouvements directement ordonnés par le ministre, sans demande préalable, sont notifiés de la même manière aux corps d'armée de départ et d'arrivée.

ART. 15. — *Tracé des itinéraires.*

Lorsqu'un transport doit être effectué par un train ordinaire, ou par un train facultatif militaire, l'autorité militaire qui prescrit la mise en route du détachement prend auprès des agents locaux des compagnies de chemins de fer les renseignements nécessaires pour fixer les conditions dans lesquelles le trajet sera effectué (heures de départ, arrêts en cours de route pour les besoins de la troupe, repas, abreuvage des animaux, coucher dans les gîtes intermédiaires s'il y a lieu, etc.).

Elle s'assure :

1° Que les gares de départ et d'arrivée sont munies des installations néces-

---

(*) Les conditions à remplir pour assurer, autant que possible, la sécurité de la marche de ces trains sont réglées par décision de M. le ministre des travaux publics, et chaque compagnie doit prendre sur son réseau les mesures les plus propres à concilier ces conditions avec celles qui régissent son exploitation normale.

saires pour l'embarquement et le débarquement du détachement, notamment en ce qui concerne les chevaux et les voitures;

2° Lorsque le transport doit avoir lieu par les trains ordinaires, que le détachement trouvera, à la gare de départ, un train prenant des voyageurs de toutes classes sur le parcours à effectuer (*);

3° Que le train, par lequel s'embarque le détachement, le conduira, soit directement, soit par des correspondances normales, à sa destination définitive.

Lorsque le transport doit être effectué par un train spécial militaire, l'autorité militaire qui demande le train s'entend avec l'agent compétent de la compagnie du point de départ pour fixer les conditions du trajet.

L'itinéraire adopté doit, sauf pour des raisons exceptionnelles d'ordre militaire ou technique, être autant que possible la ligne la plus courte, mais surtout la plus avantageuse au point de vue de l'exécution du transport. Ainsi l'itinéraire le plus court comme trajet, et par suite le plus économique, ne doit pas être préféré s'il a pour conséquence de faire arriver notablement plus tard le détachement à destination, et surtout s'il multiplie les arrêts prolongés ou les changements de train.

Dans les trajets de longue durée, quand les circonstances le permettent, la troupe ne doit pas passer deux nuits consécutives en wagon. Elle fait escale, en pareil cas, dans des gîtes d'étapes déterminés.

L'arrivée aux gîtes intermédiaires et définitif a lieu, *autant que possible*, avant 7 heures du soir en hiver et 8 heures en été (**). La troupe ne doit jamais être mise dans la nécessité de passer la nuit dans une localité qui n'est pas gîte d'étapes.

La nourriture des hommes et des chevaux est, en principe, assurée par des dispositions prises par le chef du détachement, ou, d'après ses instructions, par ceux des unités subordonnées, soit avant le départ, soit à l'arrivée aux gîtes, suivant l'itinéraire ordonné. Des distributions de pain peuvent être faites aux gîtes intermédiaires dans les conditions fixées par les règlements sur le service de marche.

Dans des cas spéciaux, des distributions de vivres peuvent être faites en cours de route sur l'ordre du ministre. Le chef de détachement en est informé par l'itinéraire qui indique les lieux, heures et nature de ces distributions.

ART. 16. — *Ordres donnés directement par le ministre pour le transport des détachements par trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires.*

Lorsque le transport d'un détachement doit avoir lieu *par train facultatif militaire* ou *spécial militaire*, le ministre, s'il juge utile d'en prescrire les détails,

(*) Pour le transport par les trains ordinaires des détachements devant traverser ou contourner Paris, voir ci-après l'article 33.

(**) Disposition prescrite à titre purement bienveillant à l'égard des habitants qui doivent fournir le logement. Il n'en résulte pour l'autorité civile aucun droit de refuser ce logement dans le cas où elle ne serait pas observée, ce qui peut résulter soit de cas de force majeure tels que des retards de trains, soit de nécessités militaires que cette autorité n'a pas à apprécier.

adresse au chef d'exploitation de la compagnie du point de départ (*), et dans les délais indiqués aux articles 41 et 42, la *demande de train* modèle 3. Cette demande donne dans ses colonnes « ligne à suivre » et « observations » toutes les indications nécessaires pour établir l'itinéraire. Le chef d'exploitation, après entente, s'il y a lieu, avec ceux de ses collègues qui doivent prolonger et terminer le mouvement, répond dans le plus bref délai par l'envoi de l'*itinéraire* modèle 4 établi pour la totalité du trajet, dont il indique les circonstances principales (arrêts de 10 minutes et au-dessus, changements de train, etc.).

L'échange de ces pièces rend le transport exécutoire. S'il n'est pas effectué, l'administration de la guerre rembourse à la compagnie les frais de déplacement et de stationnement du matériel.

L'itinéraire est annexé à l'ordre de mouvement et envoyé par le ministre au commandant du corps d'armée expéditeur et par ce dernier au chef de corps ou de détachement.

Le commandant de corps d'armée remet une copie de l'itinéraire au directeur du service de l'intendance; il donne avis des heures de départ, de passage et d'arrivée aux autorités militaires intéressées, savoir :

1° Au commandant de la région de destination;

2° Au commandant de chaque région dans laquelle le détachement doit loger. Ces avis indiquent si le pain doit être préparé ou non dans les gîtes fixés;

3° Au commandant de chaque région dans laquelle le détachement doit changer de train avec arrêt prolongé (art. 34).

Au besoin, ces avis sont donnés par voie télégraphique, afin qu'en toutes circonstances l'autorité militaire puisse prévoir et prescrire les mesures nécessaires pour assurer l'ordre ainsi que la satisfaction des besoins du détachement transporté.

ART. 17. — *Ordres donnés par les commandants de corps d'armée pour les transports par trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires.*

Dans le même cas de transport par train facultatif militaire ou spécial militaire, lorsque le ministre n'a point réglé les détails d'exécution, le commandant du corps d'armée expéditeur établit la demande de train et la remet à l'agent supérieur de la compagnie du point de départ, qui est accrédité auprès de lui.

Cet agent, après avoir consulté, si cela est nécessaire, le chef d'exploitation de sa compagnie et s'être entendu avec les agents compétents des autres compagnies intéressées, établit et remet l'*itinéraire* modèle 4.

Le commandant du corps d'armée envoie au chef de corps ou de détachement intéressé l'itinéraire et l'ordre de mouvement. Il adresse une copie de l'itinéraire au directeur du service de l'intendance et donne les avis de passage ainsi qu'il est dit à l'article 16.

(*) Pour le Midi, à Bordeaux.

Art. 18. — *Ordres à donner pour le transport des troupes par les trains ordinaires de l'exploitation. — Avis de transport.*

Si le transport à exécuter ne comporte pas la demande d'un train facultatif ou spécial, et peut être effectué par les trains ordinaires de l'exploitation, le soin de prévenir la gare de départ incombe au chef de corps ou de service auquel appartient le détachement ou qui le met en route.

A cet effet, aussitôt que ce chef de corps a reçu l'ordre de mouvement, il arrête l'itinéraire comme il est prescrit à l'article 15 et envoie à la gare de départ, dans les délais prescrits à l'article 29 ci-après, un *avis de transport,* modèle 5, en double expédition. L'une des deux expéditions lui est retournée immédiatement par la gare avec son acceptation et l'indication des circonstances principales du trajet (arrêts de 10 minutes et au-dessus, changements de train, etc.).

Dès que le chef de corps a reçu l'avis de transport accepté et complété par le chef de gare, il en informe d'urgence le commandant du corps d'armée, afin qu'il puisse être donné avis par celui-ci des heures de départ, de passage ou d'arrivée, aux autorités militaires intéressées.

Art. 19. — *Avis supplémentaires à donner dans le cas de transports de nombreux détachements par les trains ordinaires.*

Lorsque de nombreux détachements doivent être simultanément mis en route sur les divers points d'une région de corps d'armée, notamment lors des appels de classes, les dispositions suivantes sont prises en vue d'éviter les encombrements dans les trains. Le commandant de corps d'armée, indépendamment des avis prévus aux articles 16 à 18 qu'il adresse aux autorités militaires, transmet à l'avance et aussitôt que possible, à chaque compagnie de chemins de fer, un état général des détachements mis en route par les autorités militaires de la région, qui doivent parcourir son réseau. Ces états donnent pour chaque détachement l'indication de l'effectif, ainsi que l'heure d'arrivée et de départ dans chaque gare principale ou de bifurcation. Ceux qui concernent les compagnies qui desservent la région sont remis à l'agent supérieur accrédité auprès du commandant de corps d'armée. Ceux qui concernent les autres compagnies sont adressées directement par le commandant de corps d'armée à chaque chef d'exploitation. Les uns et les autres doivent parvenir aux destinataires quatre jours au moins avant la date d'exécution des mouvements.

Art. 20. — *Bons de chemin de fer.*

Le fonctionnaire de l'intendance chargé du service de marche au point de départ est avisé de chaque mouvement par le directeur du service de l'intendance ou, s'il n'y a pas lieu à l'emploi d'un train facultatif militaire ou spécial militaire, par le chef de corps ou de détachement. Il établit *les bons de chemin de fer,* modèle 6. Toutes les fois que le parcours doit avoir lieu sans interruption et uniquement sur les lignes d'une seule compagnie ou de plusieurs des sept grands réseaux (Nord, Est, Paris-Lyon-Méditerranée, Midi, Orléans, Ouest, État), y compris les deux ceintures de Paris, il est établi un

bon unique. Dans le cas contraire, il est établi un bon distinct pour chacun des transports particuliers (*).

Les bons de chemins de fer indiquent : la direction du transport, par la mention des bifurcations principales; le nombre des officiers et des hommes, celui des chevaux et des voitures à deux ou quatre roues; le poids du matériel et des bagages, s'il y a lieu; en outre, pour le personnel transporté, la classe attribuée en raison du grade, ainsi que le nombre des places de 3e classe laissées libres dans les compartiments occupés pour le rangement des sacs. Il comprend enfin un reçu du billet collectif qui doit être signé par le chef de détachement.

Les officiers supérieurs voyagent en 1re classe, les officiers subalternes en 2e, la troupe en 3e classe (*). Toutefois, lorsqu'un détachement de troupe voyage par les trains ordinaires de l'exploitation, et que les officiers subalternes ne sont pas en nombre suffisant pour occuper un compartiment complet de 2e classe, il leur est attribué, sur le bon, des places de 1re classe. Il en est de même pour ceux qui seraient en excédent d'un ou plusieurs compartiments complets de 2e classe.

Le fonctionnaire chargé du service de marche délivre les *bons de chemin de fer* au chef de la troupe avec la *feuille de route du détachement*.

Ces bons sont ensuite remis au chef de gare par le chef de détachement, comme il est indiqué à l'article 57.

Si l'absence, au point de départ, d'un fonctionnaire de l'intendance ou d'un suppléant chargé du service de marche, ou si l'urgence de l'embarquement ne permettent pas l'établissement des bons de chemins de fer, chacun de ces bons est remplacé par une copie de l'ordre de mouvement certifiée par le chef de détachement et portant en toutes lettres les indications d'effectif et de tonnage ci-dessus mentionnées, ainsi que le reçu du billet collectif détaillant

---

(*) Exemples de la division des bons de chemins de fer :

1er cas. — Détachement allant de Lille à Marseille par Paris (Grande ceinture) sans arrêt : un seul bon.

2e cas. — Même détachement s'arrêtant à Dijon pour y coucher :
Un bon de Lille à Dijon;
Un bon de Dijon à Marseille.

3e cas. — Détachement allant d'Alençon à Chartres, sans arrêt:
Un bon d'Alençon à Condé-sur-Huisne (chemins de fer de l'Orne);
Un bon de Condé à Chartres (Ouest).

4e cas. — Détachement allant d'Orléans à Rouen, sans arrêt:
Un bon d'Orléans à Dreux (État et Ouest);
Un bon de Dreux à Elbeuf, par Pacy (lignes de l'Eure);
Un bon d'Elbeuf à Rouen (Ouest).

5e cas. — Détachement de vingt hommes, *sans matériel ni chevaux*, allant d'Aurillac à Lille :
Un bon d'Aurillac à Paris (Orléans, P.-L.-M.), spécifiant le transport gratuit en omnibus pour la traversée de Paris (art. 33):
Un bon de Paris à Lille (Nord).

(*) Il est attribué, sur le bon de chemin de fer, des places de première classe aux officiers du service d'état-major ou d'ordonnance, quel que soit leur grade, lorsqu'ils voyagent avec les officiers généraux auxquels ils sont attachés.

l'itinéraire à suivre. Ces pièces tiennent lieu des bons de chemin de fer réguliers ; il en est fait le même usage. Elles sont valables en liquidation.

CHAPITRE IV.

CONTROLE DE L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

ART. 21. — *Comptes rendus d'exécution.*

Tout mouvement effectué entre deux régions donne lieu à un compte rendu d'exécution adressé au ministre. Chacun des deux corps d'armée intéressés (expéditeur et destinataire) adresse à cet effet au ministre (état-major général, 4e bureau), sans lettre d'envoi, une des deux expéditions de l'ordre de mouvement ou de l'avis de mouvement qu'il a reçu, après avoir rempli la colonne 8 (compte rendu) et, s'il y a lieu, la colonne 9 (observations).

Dès son arrivée à destination, le commandant de tout détachement transporté en chemins de fer remet les billets collectifs qu'il a reçus à son chef de corps, qui les transmet au ministre par la voie hiérarchique. Ces billets sont joints au rapport mensuel du corps d'armée.

Si le transport a donné lieu à des observations, de quelque nature qu'elles soient, le commandant du détachement établit un *bulletin de renseignements*, modele 7, qui est visé par le chef de corps et annexé aux billets collectifs.

ART. 22. — *Bulletins d'avis.*

Les observations qu'il y a lieu pour le ministre de formuler à la suite de l'examen des bulletins de renseignements sont notifiées aux intéressés par des *bulletins d'avis*, modèle 8. Ces pièces sont renvoyées au ministre avec la réponse faite aux observations qu'elles contiennent.

TITRE II.

TRANSPORT DES MILITAIRES ISOLÉS, DES DÉTACHEMENTS ET DU MATÉRIEL PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION.

CHAPITRE I.

TRANSPORT DES MILITAIRES ISOLÉS.

ART. 23. — *Dispositions générales.*

Les militaires isolés voyagent dans les trains ordinaires de l'exploitation, dans les mêmes conditions que le public. Ils se conforment, pour l'obtention des billets aux tarifs militaires :

1° Aux règles formulées dans l'arrêté du 15 juin 1866 et dans les arrêtés complémentaires pris par le ministre des travaux publics (*).

2° Aux règlements sur le service de marche.

Les sous-officiers et soldats en uniforme ne peuvent voyager en 1re classe

---

(*) Voir *suprà* (*), p. 388).

que dans les trains comprenant uniquement des voitures de cette classe. Ils doivent, dans ce cas, être pourvus d'une autorisation spéciale donnée par le chef de corps ou de détachement, sous sa responsabilité, et inscrite par lui sur la feuille de route ou le titre qui la supplée. Cette autorisation n'est accordée que pour des raisons de service ou dans des situations exceptionnelles résultant de circonstances imprévues (maladies graves, décès de parents, etc.).

En cas d'insuffisance de matériel ordinaire, les compagnies de chemins de fer sont autorisées à employer, dans une certaine mesure, les wagons à marchandises aménagés pour le transport des hommes de troupe appelés sous les drapeaux, ou renvoyés dans leurs foyers. Ces hommes ne peuvent se refuser à prendre place dans lesdits wagons. Les commandants de recrutement ou les chefs de corps qui ont mis en route les hommes embarqués dans les wagons aménagés rendent compte au ministre (état-major général, 4e bureau) de l'emploi de ce matériel.

Art. 24. — *Notifications à faire par l'autorité militaire aux compagnies de chemins de fer.*

Afin d'éviter les inconvénients qui peuvent résulter de l'insuffisance des trains et de l'encombrement des gares au moment de l'appel des jeunes soldats, de l'appel ou du renvoi des réserves et de l'armée territoriale, de la libération des classes, du départ et du retour simultanés d'un nombre de permissionnaires supérieur à *cinquante,* l'autorité militaire fait parvenir aux compagnies de chemins de fer les notifications suivantes :

Les administrations centrales des chemins de fer reçoivent, en même temps que les commandants de corps d'armée, un exemplaire des circulaires ministérielles relatives aux dates des opérations de la mise en route et de la libération des classes, ainsi que des mouvements des réserves.

Lors des appels, le commandant de recrutement de chaque subdivision de région, lorsqu'il doit mettre en route des isolés, fait connaître au chef de la gare de départ dès la réception des ordres du ministre, et 24 heures au moins à l'avance, le nombre approximatif des militaires qu'il doit faire partir chaque jour, dans chaque direction.

Pour la libération des classes, le renvoi des réserves et de l'armée territoriale, chaque corps adresse au chef de la gare de départ, dans les mêmes délais, un avis indiquant le nombre des hommes qui doivent se présenter chaque jour à la gare et leurs principales destinations.

Pour le départ simultané d'un nombre de permissionnaires supérieur à 50, chaque corps adresse au chef de la gare de départ, 24 heures à l'avance, un avis indiquant :

1° Le nombre des hommes partant en permission et leurs principales destinations ;

2° La date d'expiration des permissions lorsque celles-ci ont une durée de plus de 24 heures.

Art. 25. — *Dispositions préalables à prendre par les chefs de corps.*

Toutes les fois que le nombre des isolés est supérieur à 50, les chefs de corps s'entendent avec les chefs de gares pour faire prendre à l'avance les billets

militaires, et, s'il y a lieu, faire conduire les bagages à la gare. La demande de billets peut être faite par l'avis spécifié à l'article précédent. Le payement en est fait par le corps à la gare le jour même du départ. Les billets qui, pour une cause quelconque, n'ont pu être utilisés, sont reversés à la gare en même temps.

ART. 26. — *Attributions des commissaires de surveillance administrative.*

Indépendamment des attributions relatives au maintien du bon ordre, les commissaires de surveillance administrative, en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par les règlements sur le service de marche, ont autorité sur les militaires isolés qui auraient perdu la direction indiquée sur leur feuille de route, ou qui ne seraient porteurs d'aucune pièce.

Ils ont, suivant les cas, à prendre à l'égard de ces militaires, les mesures ci-après :

Si des militaires isolés se trouvent en dehors de la direction indiquée sur leur feuille de route, par suite d'une erreur commise par eux de bonne foi, que le commissaire de surveillance administrative ou, à son défaut, le chef de gare apprécie, la compagnie les remet gratuitement à l'embranchement où l'erreur a été commise, et le commissaire constate l'incident par une annotation sur la feuille de route, afin d'expliquer le retard qui pourrait résulter du changement de direction.

Si cette situation provient du fait intentionnel de l'homme, ou si le militaire déclare ne pas avoir l'argent nécessaire pour vivre et voyager jusqu'à destination, le commissaire le remet, après examen, entre les mains de la gendarmerie ou de l'autorité militaire locale.

Dans le cas où le militaire déclare au commissaire de surveillance avoir perdu sa feuille de route, celui-ci le remet, comme il a été dit plus haut, entre les mains de l'autorité militaire, à moins que, d'après les résultats de l'examen auquel il s'est livré, il ne juge préférable de lui délivrer un sauf-conduit, valable jusqu'à la résidence du sous-intendant militaire le plus voisin, dans la direction que le militaire déclare avoir à suivre.

ART. 27. — *Surveillance des isolés.*

Les gares et leurs abords sont, dans les grands centres de population, et dans le voisinage des camps ou des lieux de rassemblement des troupes, l'objet d'un service spécial de surveillance militaire. Ces mesures d'ordre se rattachent au service de place ou au commandement des camps ou territoires. Elles reçoivent tout le développement nécessaire pendant les grands mouvements d'isolés.

Pendant ces mêmes mouvements, des postes peuvent être installés dans les gares des villes de garnison ainsi que dans les bifurcations importantes situées en dehors de ces villes. Le général commandant la région, sur la demande du représentant de la compagnie de chemins de fer intéressée, détermine à l'avance les gares où doivent être placés les postes, et, s'il y a lieu, les garnisons par lesquelles il doivent être fournis. Lorsqu'il y a lieu de les établir,

chaque chef de gare en fait directement la demande au commandant d'armes de la garnison qui doit les fournir.

Les postes sont installés dans des locaux fournis, aménagés et entretenus par les compagnies de chemins de fer. Ceux qui doivent être établis en dehors des villes de garnison sont transportés aux frais de la compagnie intéressée, soit que les mêmes hommes doivent rester détachés pendant toute la période où le poste est nécessaire, soit qu'ils doivent être relevés chaque jour, suivant les ordres donnés par l'autorité militaire.

Jusqu'au départ du train, les isolés quelle que soit leur position (permissionnaires, hommes libérés, etc.), sont sous la surveillance du corps qu'ils quittent. Ce corps et l'autorité militaire locale ont le devoir d'assurer le maintien de l'ordre dans la gare. Toutes les fois que leur nombre l'exige, les isolés sont groupés sous les ordres d'un ou de plusieurs sous-officiers qui les conduisent à la gare et assurent leur embarquement. Des officiers peuvent être commandés pour surveiller ce service.

En cours de route, et pendant les arrêts, les isolés doivent, indépendamment des prescriptions générales de police, observer les dispositions réglementaires formulées pour le maintien de l'ordre (*), notamment l'interdiction de pousser des cris ou de chanter. Elles leur sont rappelées avant le départ par les gradés qui les conduisent à la gare.

Les gradés qui, se trouvant dans les compartiments ou wagons où se produisent des désordres, n'auront pas usé de leur autorité pour les prévenir ou les réprimer, ceux qui pendant un arrêt ne prêteront pas leur concours aux agents du chemin de fer ou aux commissaires de surveillance administrative, seront punis disciplinairement par l'autorité militaire.

Les commissaires de surveillance administrative, la gendarmerie, les sous-officiers de planton et les postes militaires placés dans les gares concourent à assurer en toutes circonstances le maintien absolu de l'ordre, de la discipline et de la bonne tenue.

Les postes établis dans les gares sont assujettis à toutes les obligations du service des places.

Leur chef assure, par le placement de factionnaires et par sa surveillance personnelle, le maintien du bon ordre parmi les isolés, dans les salles de la gare et sur les quais.

Il a qualité pour suspendre le voyage de tout isolé qui troublerait l'ordre ou ne se conformerait pas à ses injonctions, ou contre lequel des plaintes graves seraient formulées par les agents de chemins de fer, le commissaire de surveillance administrative ou la gendarmerie. Il fait conduire les hommes ainsi arrêtés au commandant d'armes dont il relève, pour qu'une punition disciplinaire leur soit

---

(*) La troupe étant embarquée, il est rigoureusement interdit :
1° De passer la tête ou les bras hors des portières pendant la marche;
2° D'ouvrir les portières;
3° De passer d'une voiture dans un autre;
4° De pousser des cris et de chanter;
5° De fumer dans les wagons des hommes au cas où, par les grands froids, il y aurait de la paille sur le plancher. (Appendice I, règle 19, II, règle 20, III, règle 21.) (Voir *suprà* (*), p. 388.)

immédiatement infligée. Les militaires désignés à l'article 26 ci-dessus comme devant être remis à l'autorité militaire sont envoyés par lui au sous-intendant militaire, s'il en existe un dans la localité, ou, dans le cas contraire, remis entre les mains de la gendarmerie.

Le chef de poste reçoit sa consigne du commandant d'armes de la garnison à laquelle il appartient. Cette consigne, établie d'après les instructions du commandant de la région, doit être très précise en ce qui concerne le maintien de l'ordre et de la tenue et les dispositions à prendre à l'égard des hommes donnant lieu à des plaintes. Elle contient, en outre, une instruction sommaire rappelant les dispositions principales des règlements sur le service de marche relatives aux isolés, afin que le chef de poste n'ait jamais aucune hésitation sur la conduite à tenir vis-à-vis des hommes de troupe qui sont en dehors de leur direction.

CHAPITRE II.

TRANSPORT DES DÉTACHEMENTS PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION.

ART. 28. — *Dispositions communes à tous les détachements.*

Tout détachement est pourvu d'une feuille de route collective, au dos de laquelle le chef de corps consigne, à titre de renseignement, l'itinéraire détaillé indiqué par l'avis de transport (art. 18). Son chef est, en outre porteur de bons de chemin de fer.

ART. 29. — *Délais à observer.*

Hors le cas d'urgence, l'expédition d'un détachement doit être demandée à la gare de départ par l'envoi d'un *avis de transport* (modèle 5).

Cet envoi est fait :

Vingt-quatre heures au moins avant le départ lorsqu'il concerne un détachement devant traverser Paris;

Ou devant emprunter un train express ou poste, un train léger, sur les lignes qui ne sont desservies que par des trains de cette catégorie;

Ou comptant un effectif de plus de cinquante hommes;

Ou enfin comprenant des chevaux ou des voitures;

Six heures au moins avant le départ dans les autres cas.

Le détachement ne se rend à la gare qu'après que cet avis, accepté par le chef de gare, est revenu à l'autorité militaire qui l'a établi.

ART. 30. — *Emploi des diverses espèces de véhicules.*

Les détachements voyagent par les trains ordinaires de l'exploitation dans les conditions générales indiquées à l'article 23 pour les isolés.

ART. 31. — *Règles générales d'exécution des transports de détachements par les trains ordinaires de l'exploitation.*

Tout mouvement de troupe fait à l'intérieur des gares doit être exécuté en ordre militaire.

Les chefs de détachement sont responsables de l'observation de cette prescription.

La troupe pénètre en bon ordre dans les cours et bâtiments des gares, et se forme régulièrement sur le quai d'embarquement, vis-à-vis des wagons où elle doit prendre place.

Lorsque, en cours de route, la troupe doit descendre de voiture pour cause de transbordement ou de halte prolongée, elle se reforme sur le quai devant les wagons qu'elle occupait, et ne se met en mouvement que sur l'ordre de son chef, qui la dirige suivant les instructions qu'il a reçues ou les renseignements qu'il a pris.

Les chefs des détachements qui voyagent par les trains ordinaires de l'exploitation observent d'ailleurs rigoureusement les prescriptions qui leur sont tracées par les appendices I à III toutes les fois que celles-ci ne sont pas inapplicables (*).

ART. 32. — *Avis télégraphiques à donner par les gares de départ aux gares de bifurcation ou de formation des trains de voyageurs, et par ces dernières.*

Afin d'éviter les retards qui peuvent se produire aux gares de bifurcation ou de formation des trains de voyageurs, par suite de l'insuffisance des véhicules dans les trains de correspondance normale, l'expédition des détachements d'un effectif supérieur à *vingt* hommes, transportés par les trains ordinaires de l'exploitation, est toujours télégraphiée par la gare de départ à la première gare de bifurcation ou de formation, par celle-ci à la suivante, et ainsi de suite successivement (**).

Pour les détachements d'un effectif supérieur à cinquante hommes, cet avis est transmis par la gare de départ dès qu'elle a accepté l'avis de transport (modèle 5).

ART. 33. — *Traversée de Paris par les détachements.*

La traversée de Paris par les détachements est soumise aux prescriptions suivantes :

1° Pour les détachements de vingt hommes et au-dessous, *sans matériel ni chevaux*, n'ayant que des bagages peu importants, la gare d'arrivée met à leur disposition le nombre d'omnibus nécessaire et on les transporte ainsi, avec leurs bagages, jusqu'à la nouvelle gare de départ.

2° Pour les détachements de plus de vingt hommes et pour tous les détachements *avec matériel et chevaux*, on met à leur disposition, à la gare d'arrivée à Paris, un train spécial dans lequel ils se transbordent. Ce train est conduit par la Petite-Ceinture jusqu'à la nouvelle gare de départ, où le détachement doit se transborder une seconde fois pour entrer dans les trains ordinaires de l'exploitation (***).

(*) Voir *suprà* (*), p. 388.

(**) Il en est de même lorsqu'un train express ou poste transporte pour une même destination plusieurs détachements d'un effectif inférieur à vingt et un hommes, mais dont la réunion donne un nombre d'hommes supérieur à ce chiffre.

(***) Dans ces deux transbordements, les hommes seuls changent de wagons; les chevaux et le matériel ne sont point débarqués, et les véhicules qui les transportent sont ajoutés d'abord au train spécial formé sur la ligne de Petite-Ceinture.

Ces prescriptions s'appliquent aux gares de Paris-Saint-Lazare, Paris-Nord, Paris-Est, Paris-Lyon, Paris-Orléans; mais elles ne s'appliquent ni à celle de Montparnasse-Vaugirard (Ouest) desservant la ligne de Bretagne et le réseau de l'État, ni à celle de Paris-Bastille desservant la ligne de Vincennes, ni à la gare d'Enfer desservant la ligne de Limours (*).

Les détachements de plus de vingt hommes, et tous ceux qui ont des chevaux et du matériel, quel que soit leur effectif, destinés à la ligne de Bretagne et au réseau de l'État ou en provenant, passent par les Batignolles, en empruntant le raccordement de Viroflay. Les détachements de même nature en provenance ou à destination de Vincennes s'embarquent ou débarquent à Charonne-Marchandises, gare du chemin de fer de Petite-Ceinture suffisamment aménagée. Dans les deux cas, le trajet de la gare de Charonne à Vincennes se fait à pied (**).

3° Le transit à travers Paris de tous les détachements *indistinctement* doit être annoncé télégraphiquement, avec l'indication de l'effectif (hommes, chevaux et matériel) par les soins de la gare de départ, *au moins vingt-quatre heures à l'avance*, au chef de la gare d'arrivée à Paris. Ce dernier prend sans retard les mesures nécessaires, suivant le cas, pour commander les omnibus ou pour aviser la direction du chemin de fer de Ceinture qui aura à préparer un train spécial.

Dans le cas où le détachement doit traverser plusieurs réseaux avant d'arriver à Paris, c'est la dernière gare de jonction qui donne l'avis ci-dessus à la gare d'arrivée.

4° L'autorité militaire, en déterminant les numéros des trains de grandes lignes à emprunter, doit tenir compte des retards possibles, et laisser un intervalle de *quatre heures au moins* entre l'heure de l'arrivée à Paris par une ligne et celle du départ de Paris par une autre ligne (***).

---

et ensuite au train ordinaire qu'ils doivent emprunter à la nouvelle gare de départ pour continuer leur route.

(*) Les gares de Montparnasse-Vaugirard (Ouest et État) et d'Enfer (ligne de Limours, ne sont pas reliées avec le chemin de fer de Petite-Ceinture; celle de Paris-Bastille n'est pas aménagée pour les transbordements prescrits plus haut.

(**) Les détachements de moins de vingt hommes, sans chevaux ni matériel, traversant Paris, à destination ou en provenance de la ligne de Bretagne ou du réseau de l'État, débarquent ou s'embarquent à la gare de Montparnasse (Ouest); ceux à destination ou en provenance de la ligne de Limours débarquent ou s'embarquent à la gare d'Enfer; ils n'ont droit, ni les uns ni les autres, au transport gratuit en omnibus à travers Paris.

La gare de Paris-Bastille n'ayant pas d'omnibus à sa disposition, les détachements en provenance de la ligne de Vincennes doivent traverser Paris à pied. Les détachements à destination de la ligne de Vincennes sont transportés gratuitement en omnibus, quand leur point d'arrivée est l'une des gares de Paris-Saint-Lazare, Paris-Nord, Paris-Est, Paris-Lyon, Paris-Orléans.

Les détachements de plus de vingt hommes, et tous ceux avec matériel et chevaux, en provenance ou à destination de la ligne de Limours, ne peuvent être transportés sur la Petite-Ceinture, et leur mouvement doit se faire par la Grande-Ceinture, en utilisant la gare de Palaiseau comme gare de jonction. Ces mêmes détachements en provenance ou à destination de la ligne de Vincennes s'embarquent ou débarquent directement sur la Petite-Ceinture, à la gare de Charonne-Marchandises sans entrer en gare de Paris-Bastille.

(***) La gare des Batignolles (Ouest) n'est reliée avec les gares de Versailles (Chantiers ou Matelots), têtes des lignes de Bretagne (Rennes, Brest, Granville, etc.),

Le transport, soit par la voie ferrée du chemin de fer de Petite-Ceinture, soit en omnibus, est gratuit. Cette mention figure explicitement sur le bon de chemin de fer.

En cas de mobilisation, les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux détachements voyageant sans chevaux ni voitures. Ces détachements devront se rendre à pied de la gare d'arrivée à celle de réexpédition.

Chaque fois que les correspondances le permettront, et quand il ne devra pas en résulter une augmentation sensible dans la durée du trajet et dans la dépense, les itinéraires des détachements devront toujours être tracés de manière à contourner Paris en utilisant le chemin de fer de Grande-Ceinture. On tiendra compte de cette circonstance que le trajet sur la Grande-Ceinture est taxé d'après les tarifs appliqués sur les grandes lignes.

ART. 34. — *Séjour des détachements hors des gares.*

Dans les villes de garnison dont les gares servent de point de bifurcation à plusieurs lignes de chemins de fer, le commandant d'armes est informé par le commandant de la région (art. 16) et prévenu à l'avance, par le chef de gare, du passage des détachements d'un effectif supérieur à vingt hommes, qui auraient à attendre plus de trois heures un train de correspondance.

S'il existe une caserne à proximité de la gare, et si cette caserne peut les recevoir, ces détachements y sont conduits par les soins du commandant d'armes (*).

S'il n'existe pas de caserne à proximité suffisante, ou si celles qui existent ne peuvent recevoir les détachements, le commandant d'armes se concerte avec la municipalité pour prendre les mesures les plus propres à abriter la troupe de passage; celle-ci ne doit séjourner dans la gare que dans le cas de nécessité absolue.

Pour les détachements d'un effectif inférieur à vingt hommes, lorsque les circonstances locales ne permettent pas de leur assurer un abri en dehors de la gare dans une caserne ou un établissement municipal affecté d'une façon permanente à cet usage, les hommes sont maintenus dans les salles d'attente ou, à défaut, dans des locaux abrités, s'il est possible, où le chef de gare les fait conduire. A cet effet, les chefs de détachement se mettent en relations dès

---

que par le raccordement de Viroflay, qui n'est pas ouvert au service des voyageurs, et sur lequel passent seuls les trains de marchandises. En conséquence, les détachements en provenance ou à destination des lignes de Bretagne ou du réseau de l'Etat qui devront traverser Paris, en empruntant les trains ordinaires de l'exploitation et la Petite-Ceinture, seront dirigés sur les gares de Versailles (Chantiers) et des Batignolles, de manière à pouvoir emprunter les trains de marchandises réguliers prévus par les tableaux de service entre les Batignolles et Versailles (Chantiers).

Afin de faciliter l'établissement des itinéraires, les indications nécessaires sont portées, à chaque changement de service, à la connaissance des autorités militaires intéressées.

(*) Cette caserne doit être assez rapprochée de la gare pour que, défalcation faite du temps nécessaire aux opérations de débarquement et d'embarquement et de la durée des trajets à faire à pied, les hommes puissent y avoir un repos absolu de deux heures au moins.

leur arrivée avec le chef de gare, qui leur fournit les renseignements nécessaires.

CHAPITRE III.

TRANSPORT PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION DU MATÉRIEL NON ACCOMPAGNÉ.

ART. 35. — *Ordre de transport du matériel.*

Toute expédition de matériel non accompagné donne lieu à une déclaration, à une note de remise ou à un ordre de transport remis à la compagnie de chemins de fer en même temps que l'expédition elle-même, et précisant la nature et la quantité du matériel, le nombre, le poids en toutes lettres, les marques, l'espèce et le contenu sommaire des colis, ainsi que la vitesse à employer.

Les objets sont transportés, quant à leur conditionnement et d'après leur nature, suivant les usages commerciaux.

ART. 36. — *Remise du matériel à transporter.*

La remise du matériel et des objets à transporter est faite par l'expéditeur au préposé de la compagnie dans le lieu d'expédition.

Il est procédé contradictoirement à la constatation du poids et à la reconnaissance du matériel et des colis. Après ces constatations, il est établi une lettre de voiture administrative signée par l'expéditeur et par le préposé de la compagnie.

Ce dernier prend en charge le matériel et les colis qui lui sont confiés et en donne récépissé. La lettre de voiture indique la nature et le poids des objets à transporter, et, s'il s'agit de caisses ou de colis emballés, le nombre, le poids, l'espèce et le contenu sommaire des colis.

ART. 37. — *Lettre de voiture.*

La lettre de voiture mentionne le poids total de l'expédition exprimé en toutes lettres; elle spécifie la date et le numéro de l'ordre de transport.

Elle mentionne le service qui expédie, et indique le nom ou la fonction et l'adresse du destinataire.

Elle relate les marques et numéros des objets, caisses ou colis à transporter.

Elle indique si le matériel à transporter doit passer en douane au départ ou à l'arrivée, afin que le temps de séjour en douane soit ajouté au délai de transport.

La lettre de voiture administrative est exempte du timbre suivant décisions du ministre des finances des 18 fructidor an VIII, 3 septembre 1850 et 3 février 1855.

ART. 38. — *Reconnaissance du matériel à l'arrivée.*

A l'arrivée du matériel à destination, la reconnaissance en est faite sans désemparer par le destinataire, qui en constate l'arrivée le jour même et à sa date, au dos de la lettre de voiture. Il en donne récépissé.

Si la lettre de voiture fait défaut, le destinataire n'en prend pas moins charge des colis, et il en fait mention sur un récépissé provisoire.

Dans le cas où les transports sont adressés *en gare*, le camionnage ou la réexpédition à l'arrivée devant être faits par les soins de l'administration de la guerre, le chef de gare avise le destinataire de l'arrivée du matériel attendu.

La date de cet avis est l'objet d'une mention spéciale au dos de la lettre de voiture.

ART. 39. — *Camionnage à l'arrivée.*

Toutes les fois que le camionnage à l'arrivée ne doit pas être fait par les compagnies de chemins de fer, l'expéditeur, avant de mettre un transport en route, s'assure que les mesures nécessaires sont prises pour effectuer ce camionnage en temps utile. Il est indispensable, en effet, pour éviter l'encombrement des gares, que les quantités de matériel ou d'objets expédiés ne dépassent jamais les forces du camionnage à l'arrivée.

ART. 40. — *Dispositions complémentaires.*

A moins de stipulations contraires du cahier des charges ou de conventions spéciales intervenues ou à intervenir, toutes les circonstances du transport non prévues par les dispositions précédentes, notamment la désignation des lieux d'enlèvement et de livraison, les difficultés que pourraient faire naître, au départ et à l'arrivée, la reconnaissance contradictoire des colis, les limites maxima de poids et de dimensions des masses indivisibles, les prix et délais de transport, le magasinage, le camionnage et les transports en deçà et au delà du chemin de fer, sont régies par les règles du droit commun et les usages commerciaux.

TITRE III.

TRANSPORT PAR TRAINS FACULTATIFS MILITAIRES OU SPÉCIAUX MILITAIRES DES TROUPES ET DU MATÉRIEL QUI LES ACCOMPAGNE.

CHAPITRE I.

DEMANDE DES TRAINS.

ART. 41. — *Demande des trains facultatifs militaires.*

Les trains facultatifs militaires sont mis en marche par les compagnies de chemins de fer chaque fois que l'autorité militaire en fait la demande.

Cette demande doit parvenir aux compagnies dans les délais ci-après, comptés avant l'heure du départ réglementaire :

1° *Six heures* à l'avance si le train prévu sur le réseau d'une seule compagnie ne doit emprunter dans son parcours que des lignes à double voie;

2° *Vingt-quatre heures* à l'avance, si le train prévu sur le réseau d'une seule compagnie doit partir d'une station autre que celles indiquées comme point de départ des trains facultatifs militaires, et désignées sur le tableau indicatif (note n° 3), ou si ce train doit emprunter des sections à voie unique;

3° *Vingt-quatre heures* à l'avance si le train doit emprunter le réseau de deux ou plusieurs compagnies.

La demande de train est faite par l'autorité militaire à la compagnie sur le réseau de laquelle se trouve la gare de départ du train projeté, en s'adressant : 1° soit au chef de l'exploitation (pour les mouvements ordonnés directement par le ministre) (art. 16); 2° soit à l'agent supérieur accrédité auprès du commandant de corps d'armée; 3° soit au chef de gare de l'une des localités désignées sur le tableau indicatif (note n° 3).

Si le train doit emprunter plusieurs réseaux, la compagnie expéditrice donne, en temps utile, aux compagnies voisines, avis de la marche du train, afin que la remise puisse en être faite aux gares de jonction.

ART. 42. — *Demande des trains spéciaux militaires.*

Les trains spéciaux militaires sont demandés aux compagnies de chemins de fer dans les conditions indiquées à l'article 16 ci-dessus.

CHAPITRE II.

EXÉCUTION DU TRANSPORT.

ART. 43. — *Règles d'exécution.*

Les transports sont exécutés conformément aux règles ci-après, qui se subdivisent en :

Règles techniques;
Règles militaires.

SECTION I. — Règles techniques.

ART. 44. — *Disposition générale.*

Le matériel employé pour les transports militaires se compose des machines, voitures et wagons dont disposent les compagnies pour les transports commerciaux (*).

ART. 45. — *Mesures de sécurité.*

Les mesures relatives à la sécurité des trains sont celles prescrites par les règlements approuvés par le ministre des travaux publics pour l'exploitation, sauf les modifications stipulées dans le présent règlement, notamment en ce qui concerne la composition des trains, le nombre des fourgons et des freins, etc.

ART. 46. — *Matériel à employer pour le transport des hommes.*

1° *Emploi des voitures à voyageurs.*

Les voitures de 1re classe sont réservées aux officiers généraux et supérieurs; les voitures de 2e classe aux officiers subalternes; les sous-officiers et la troupe voyagent dans les voitures de 3e classe, à moins qu'il n'en soit disposé autrement par le bon de chemin de fer.

Les bons de chemin de fer mentionnent la classe des places qui doivent être attribuées aux fonctionnaires assimilés.

Pour les transports stratégiques, comme pour ceux exécutés d'urgence, l'ob-

---

(*) Les conditions à remplir par le matériel roulant (wagons à marchandises et trucs) en vue des transports militaires sont indiquées dans la note n° 5. (Voir *suprà* (*), p. 388.)

servation de la règle qui précède n'est pas strictement obligatoire, et, à défaut de voitures de la classe à laquelle ils ont droit, les officiers de tout grade doivent s'embarquer *dans les voitures disponibles à l'heure fixée pour le départ du train.*

De même, si les voitures de 3e classe, font défaut pour le transport de la troupe, celle-ci doit être embarquée dans les voitures de 2e classe. Il est rendu compte, comme il est prescrit à l'article 23, de ces exceptions à la règle générale.

Enfin, dans tous les trains facultatifs militaires ou spéciaux militaires, le commandant d'un corps ou d'un détachement peut autoriser les officiers subalternes et les sous-officiers à occuper respectivement les places de 1re et de 2e classe qui demeureraient vacantes.

Ces exceptions n'entraînent, soit au profit de l'État, soit au profit des compagnies, aucune modification dans le décompte du bon de chemin de fer. Ce bon doit toujours être arrêté comme si chacun avait occupé la place à laquelle le règlement lui donne droit.

2° *Nombre de places occupées dans chaque compartiment.*

Les hommes armés ou non, voyageant sans leur équipement occupent dans les voitures à voyageurs le nombre de places indiqué dans chaque compartiment pour les voyageurs ordinaires.

Les hommes, équipés n'occupent dans chaque compartiment que huit places sur dix; les places restantes sont destinées au rangement des effets; elles sont payées aux compagnies conformément aux traités et conventions en vigueur.

3° *Emploi des wagons à marchandises pour les transports de troupes.*

Les sous-officiers et la troupe peuvent être embarqués dans des wagons à marchandises couverts, si le nombre des voitures à voyageurs est insuffisant. Des dispositions sont prises pour que tous les hommes embarqués puissent être assis (Voir planches I à VII) (*). Les frais de construction, de remisage, d'entretien et de gardiennage des bancs nécessaires à cet aménagement sont à la charge de l'administration de la guerre.

Les compagnies de chemins de fer font inscrire sur chaque paroi longitudinale du wagon, dans un cartouche disposé à cet effet, le nombre d'hommes que ce wagon peut contenir. Ce chiffre s'applique à toutes les armes, que les hommes soient ou non équipés.

Si, par exception et en raison de circonstances imprévues, le total des places disponibles dans les wagons à voyageurs ou amenagés était inférieur à celui des hommes à transporter, l'excédent de ces derniers serait réparti entre les wagons en sus de leur contenance réglementaire, et au besoin dans les fourgons de service.

Art. 47. — *Matériel à employer pour le transport des chevaux.*

1° *Wagons-écuries* (**).

Les wagons-écuries à stalles, avec compartiments pour palefreniers ou gar-

(*) Règlement général, p. 421 et suivantes. (Voir *suprà* (*), p. 388.)

(**) Les wagons-écuries s'ouvrant par bout sont absolument exclus des trains militaires.

diens, quand il y en a de disponibles, sont affectés par ordre de préférence au transport des chevaux des officiers généraux, des officiers supérieurs, des officiers subalternes et des chevaux difficiles; mais le nombre des véhicules de cette nature étant très restreint, leur fourniture n'est pas obligatoire pour les compagnies.

2° *Wagons à bestiaux et à marchandises.*

Les chevaux de l'armée sont habituellement transportés dans les wagons couverts que les compagnies emploient pour le transport des bestiaux et des marchandises; ils sont placés parallèlement à la voie (Voir planche VIII) (*), dans les wagons qui ont la longueur nécessaire, 5m,40 au minimum. Ces wagons ont été aménagés et sont reconnaissables au cartouche portant l'indication de leur contenance.

Exceptionnellement, c'est-à-dire lorsque les wagons disponibles ont moins de 5m,40 de longueur, les chevaux sont placés dans le sens perpendiculaire à la voie (Voir planches IX et X) (*).

La contenance des wagons est alors calculée d'après les données moyennes qui sont indiquées aux appendices II et III (*Transports de cavalerie*, règle n° 29; *Transports d'artillerie*, règle n° 30) (*).

Les wagons à employer pour le transport des chevaux doivent avoir au minimum 1m,70 d'ouverture en hauteur sous le linteau de la porte; cette dimension suffit pour les chevaux dessellés de toutes armes. Les wagons de 1m,80 peuvent recevoir les chevaux de cavalerie légère sellés avec le paquetage complet. Les wagons de 1m,90 admettent les chevaux de cavalerie de réserve sellés.

En cas d'urgence, si les wagons couverts font défaut, on peut employer des wagons découverts à hautes ridelles.

Les wagons à frein à guérite sont admis pour le transport des chevaux et pour celui des selles, lorsqu'il restera 1m,70 entre le plancher du wagon et le fond de la guérite. Ils sont exclus pour les chevaux, mais admis pour les hommes, si cette hauteur est moindre.

En règle générale, les chevaux voyagent dessellés; si, par exception, ils doivent voyager sellés, mention de cette circonstance est faite sur la demande de train.

Les selles sont rangées dans les wagons où se trouvent les chevaux auxquels elles appartiennent, sauf le cas où les chevaux sont placés dans le sens perpendiculaire à la voie; elles sont alors rangées dans des fourgons à bagages ou dans des wagons à marchandises.

Les wagons normalement destinés aux chevaux reçoivent un aménagement spécial, savoir :

a. Au plafond : 1° des crochets d'attache pour une lanterne; 2° des anneaux pour attacher la longe des chevaux embarqués;

b. De chaque côté des portes, des anneaux pour les cordes de poitrail.

Les anneaux d'attache du plafond servent seuls à donner aux chevaux le point d'appui qui leur est nécessaire pour résister aux chocs. Chaque cheval doit être attaché en conséquence. La corde de poitrail ne sert qu'à empêcher

(*) Voir *suprà* (*), p. 388.

les chevaux de pénétrer dans l'espace central où se tiennent les gardes d'écurie. Elle n'a pas la force nécessaire pour donner aux chevaux un point d'appui réel.

3° *Nombre de chevaux à placer dans chaque wagon.*

Le nombre de chevaux qui peuvent être placés en long est inscrit dans le cartouche.

Ce nombre est applicable aux états-majors, à l'infanterie, la cavalerie de ligne, la cavalerie légère, le train, l'artillerie, les chevaux de trait et les animaux de bât; pour la cavalerie de réserve (cuirassiers et gendarmes seulement), il est diminué de deux unités.

ART. 48. — *Matériel à employer pour le transport des bagages des corps, des voitures, du matériel de guerre et des approvisionnements.*

1° *Bagages des corps.*

Les bagages des corps, quand ils ne sont point portés par les voitures régimentaires, sont chargés dans les fourgons qui entrent dans la composition du train, ou, à défaut, dans des wagons couverts à marchandises.

2° *Voitures et matériel de guerre.*

Les voitures d'artillerie, des équipages militaires, des équipages de pont, et généralement toutes les voitures employées pour l'armée, sont placées sur des wagons plats. A moins d'impossibilité elles conservent leur chargement.

Les *règles militaires* font connaître le nombre de véhicules à placer sur chaque wagon et les mesures à prendre pour chaque nature de véhicules.

Les wagons doivent être, par les soins et aux frais des compagnies, pourvus de prolonges et de cales en bois destinées à assujettir les chargements.

3° *Approvisionnements.*

Les wagons employés pour le transport des approvisionnements de l'armée sont ceux qui servent aux transports ordinaires des marchandises. Le transport des poudres et munitions de guerre s'effectue conformément aux prescriptions de la *note n° 4*.

Les wagons découverts doivent être munis, par les soins de la gare de départ, de bâches ou prélarts pour abriter les denrées et matières qui craignent la mouille.

ART. 49. — *Matériel qui peut être employé en cas d'urgence.*

En cas d'ordre de départ subit ou de nécessité reconnue par l'autorité militaire, et à défaut de matériel normal en quantité suffisante, il est fait usage, pour le transport des hommes, de tous les wagons disponibles dans une gare, de quelque nature qu'ils soient.

ART. 50. — *Composition des trains.*

Les divers véhicules entrant dans la composition des trains militaires sont répartis, autant que possible, comme il est dit ci-après :

Un fourgon de service;

Les voitures à voyageurs ou à marchandises aménagées, également réparties, autant que possible, en avant et en arrière de la voiture des officiers;

Les wagons à chevaux;

Les trucs portant les voitures ;

Un fourgon de service.

Dans le cas exceptionnel du transport des chevaux dans le sens perpendiculaire à la voie, les wagons réservés pour les selles et le fourrage sont répartis en avant et en arrière des wagons à chevaux.

Les véhicules des trains employés au transport des équipages de pont ou des batteries de montagne doivent, en raison de la nature spéciale des chargements, être disposés comme il est indiqué à l'appendice III (*).

Les trains militaires dans la composition desquels il n'entre que quatre voitures contenant des voyageurs sont, au point de vue du nombre total des véhicules, considérés comme trains de marchandises.

Lorsque les trains militaires comprennent plus de quatre voitures contenant des voyageurs, le nombre total des véhicules ne doit pas dépasser cinquante.

Art. 51. — *Précautions à observer en cas de fractionnement, de rebroussement, de double ou de triple traction. — Nombre et position des freins.*

Si le profil de la ligne ne permet pas de former un train militaire complet pour le parcours entier ou si le train complet formé au départ doit être fractionné en route pour le franchissement d'une section à pentes fortes ou pour tout autre motif, le chargement des trains partiels ou des fractions de train doit s'exécuter successivement pour éviter tout désordre, et les fractions de trains ne sont rattachées l'une à l'autre qu'au moment du départ.

Chacune des fractions de train doit autant que possible, pendant le trajet commun, contenir les officiers appartenant aux compagnies, pelotons ou sections qui s'y trouvent embarqués.

Tout train militaire doit être formé comme s'il devait franchir une bifurcation ou une gare présentant un rebroussement. La position des freins et des wagons contenant des munitions sera donc réglée de façon qu'on puisse continuer la marche sans avoir à modifier l'ordre dans lequel les voitures sont attelées.

En cas de double ou de triple traction, les compagnies sont dispensées de l'obligation de mettre derrière les machines deux voitures ne contenant pas d'hommes.

Relativement au nombre et à la position des freins, les trains militaires sont assimilés aux trains de marchandises, la vitesse étant sensiblement la même.

Art. 52. — *Formation du train.*

Lorsque la gare de départ présente des quais ou des trottoirs d'une longueur égale à celle du train militaire à charger, le train est formé à l'avance le long de ces trottoirs ou de ces quais.

Si, au contraire, le quai de chargement ne peut recevoir qu'un petit nombre de voitures à la fois, les wagons qui entrent dans la composition du train sont garés sur des voies spéciales et amenés au quai de chargement dans l'ordre adopté pour la composition du train.

(*) Voir *suprà* (*), p. 388.

Cet ordre est indiqué à l'avance par le chef de gare à l'officier envoyé à la gare par la troupe qui doit s'embarquer.

L'embarquement des hommes et des bagages non chargés sur les voitures régimentaires peut d'ailleurs se faire, au besoin, en dehors des trottoirs et des quais, sur la voie de garage où stationnent les voitures destinées à les recevoir.

ART. 53. — *Agrès pour l'embarquement et le débarquement des chevaux et des voitures.*

Pour l'embarquement et le débarquement des chevaux et des voitures sur un quai, on emploie des ponts volants assez solides pour qu'ils ne fléchissent pas sous le poids des chevaux ou des voitures, et raccordant, par une pente douce, le plancher des wagons avec le terre-plein du quai, ou les wagons plats entre eux.

Ces ponts volants sont, soit des modèles en usage dans les diverses compagnies, soit des modèles spéciaux adoptés par le ministre de la guerre (*).

Pour l'embarquement et le débarquement en dehors des quais des chevaux et du matériel, on emploie des rampes mobiles mises à la disposition des compagnies de chemins de fer par le ministre de la guerre (*).

ART. 54. — *Personnel chargé de l'embarquement et du débarquement du matériel et des manœuvres de gare.*

Les bagages des corps, qui ne sont pas transportés sur les équipages régimentaires, sont chargés et déchargés par les hommes des gares, auxquels doivent être adjoints des hommes de corvée pris dans la troupe à embarquer.

L'embarquement et le débarquement des chevaux, des voitures et du matériel de guerre, sont effectués par les hommes de la troupe.

Le brêlage et le calage des voitures sont faits et défaits par les agents du chemin de fer avec le matériel fourni par la compagnie.

La manœuvre des wagons, l'accrochage et le décrochage sont exclusivement faits par les hommes des gares. Ces derniers doivent vérifier si les chargements de matériel peuvent passer sous le gabarit.

Le chef de gare s'assure que le brêlage des voitures est suffisamment solide et le fait compléter s'il y a lieu. Un officier ou sous-officier du corps vérifie cette opération avec le chef de gare.

Quelques instants avant que l'ordre de monter en voiture soit donné à la troupe, les agents du train abaissent les vitres des portières qui pourraient être brisées par le passage des sacs, des armes et autres objets que portent les hommes de troupe.

Quand les hommes sont montés en voiture, les agents du train ferment les portières, et la gare donne le signal du départ.

(*) Voir à l'appendice VI la description du pont volant et des rampes mobiles. (Voir *suprà* (*), p. 388.)

ART. 55. — *Marche des trains. — Haltes.*

La marche des trains militaires à prévoir sur les lignes est calculée par les compagnies d'après les règles en usage ou les indications spéciales des commissions de réseau.

La vitesse normale de marche des trains militaires composés de plus de 24 voitures ne doit pas dépasser 40 kilomètres à l'heure; elle peut descendre jusqu'à 15, lorsque sur certaines rampes, cette réduction exceptionnelle est indispensable pour éviter de fractionner des trains déjà remorqués en double ou même en triple traction.

En dehors des arrêts nécessités par le service technique des trains, d'autres arrêts sont ménagés pour les besoins des hommes et des chevaux.

Ils sont, autant que possible, combinés avec les arrêts techniques, et comprennent :

1° Des haltes de quinze minutes;

2° Des haltes d'une heure environ, à des intervalles convenablement ménagés, pour que les troupes puissent prendre deux repas par vingt-quatre heures de route.

En cas de retard, les haltes de quinze minutes peuvent être réduites à dix minutes et les haltes d'une heure à quarante-cinq minutes au minimum.

Dans les stations indiquées par les commissions de réseau pour les arrêts d'une heure, à défaut de bornes-fontaines dans le voisinage des quais, des tonneaux pleins d'eau sont préparés à l'avance par les compagnies de chemins de fer pour faire boire les chevaux au passage.

En cas d'insuffisance de matériel appartenant aux compagnies, l'eau est distribuées à l'aide des seaux (*) en toile dont ces stations sont approvisionnées par l'administration de la guerre.

Les noms des stations dans lesquelles il doit y avoir une halte sont annoncés distinctement à haute voix par les agents du train. A la station qui précède chaque halte-repas, les agents du train préviennent les gardes d'écurie du côté où on ouvrira les portes, afin que les piles de selles puissent être déplacées en conséquence, s'il y a lieu, avant l'arrivée. A la dernière halte qui précède la gare d'arrivée, les agents du train vont de compartiment en compartiment prévenir les hommes, afin que ceux-ci puissent rectifier leur tenue et se préparer à descendre.

ART. 56. — *Arrivée des trains.*

La gare prévenue de l'arrivée d'un train militaire doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que ce train puisse entrer immédiatement et être déchargé dans le plus court délai possible.

Le débarquement des bagages, des chevaux et du matériel doit être effectué rapidement, par les hommes de troupe et les hommes de la gare, ainsi que cela a été dit pour le chargement.

L'autorité militaire et les agents du chemin de fer ne doivent pas perdre de vue qu'un train conservé en gare devient un obstacle pour les trains qui le

(*) Voir la description du seau à l'appendice VI. (Voir *suprà* (*), p. 388.)

suivent jusqu'à ce que la voie de stationnement soit dégagée. En conséquence, les trains doivent être déchargés au complet dès leur arrivée et dans les délais réglementaires (appendice I, règle 22, II, règle 23, III, règles 24 et 41) ou indiqués par les consignes locales.

Cette règle est absolue.

Si, dans une gare de débarquement, les compagnies ont un service de factage et de camionnage organisé, l'autorité militaire peut utiliser ces moyens de transports pour la conduite en ville des bagages amenés par le train. Ces transports sont payés aux prix fixés par les tarifs en vigueur.

Si l'arrivée a lieu la nuit, les trottoirs et les quais de débarquement sont éclairés par les soins de la gare; il en est de même des cours dans lesquelles les troupes se forment pour quitter la gare.

Avant le départ des troupes, les agents du train visitent les voitures avec un ou plusieurs sous-officiers désignés à cet effet, et remettent à ces derniers les objets que les hommes pourraient y avoir oubliés.

ART. 57. — *Relations générales des agents de l'exploitation avec les militaires transportés.*

Les relations générales des agents de l'exploitation avec le chef de la troupe embarquée reposent sur l'observation d'un double principe :

Les agents de l'exploitation n'ont à s'immiscer dans aucune question de discipline militaire, et le chef de la troupe embarquée ne doit intervenir en rien dans tout ce qui constitue les opérations techniques de formation ou de conduite du train.

Les opérations de l'embarquement au départ et du débarquement à l'arrivée s'effectuent sous les ordres du chef de détachement, conformément aux règles militaires.

Aussitôt l'embarquement terminé et les portières fermées, la direction du train, pendant la marche et jusqu'au moment de l'arrivée, appartient au chef de train exclusivement.

Dans les gares, les officiers n'ont pas à donner des ordres aux agents du chemin de fer; ils doivent toujours s'adresser au chef de gare de service, à moins qu'il n'y ait une *Commission de gare*, qui sera toujours, dans ce cas, l'organe de transmission des demandes à adresser aux agents du chemin de fer.

Les agents du chemin de fer doivent s'adresser exclusivement, et par l'intermédiaire du chef de gare, au commissaire militaire ou, à son défaut, au commandant de la troupe.

A chaque arrêt d'au moins dix minutes, le chef de train se porte d'abord au compartiment occupé par le chef du détachement pour l'informer de la durée exacte de l'arrêt, afin que les dispositions puissent être prises pour faire descendre les hommes ou au contraire les maintenir dans les wagons (*). Les portières ne sont ouvertes par les autres agents que sur l'ordre du chef de train donné à ce moment sur la demande du chef du détachement.

A son arrivée à la gare de départ, le chef de détachement remet au chef de

(*) Les hommes ne descendent de wagon que dans les haltes de dix minutes et au-dessus.

gare le bon de chemin de fer qui lui a été délivré avec la feuille de route, après avoir rempli et signé la mention relative à l'exécution du service. Il reçoit en échange un *billet collectif* (*) qui assure le transport de son détachement jusqu'à destination.

Si le transport ne doit pas être effectué tout entier et sans interruption sur les lignes d'un seul ou de plusieurs des sept grands réseaux, y compris les deux ceintures de Paris, le chef de détachement remet seulement au chef de gare de départ le bon afférent à la première partie du transport et reçoit le billet collectif correspondant. La même opération est répétée à chacune des gares à partir desquelles le transport est assuré par un bon spécial.

Le chef de détachement consigne au dos du bon de chemin de fer les modifications survenues en route aux effectifs constatés au départ, et toutes autres circonstances du transport; cette pièce, qui doit accompagner le train, lui est représentée, à sa demande, pour qu'il y inscrive ses observations.

Les mutations ou observations consignées sur le bon de chemin de fer sont également inscrites au verso du billet collectif et signées contradictoirement par le commandant du détachement et par le chef de la gare où la mutation a lieu.

A son arrivée à destination, le commandant du détachement remet à son chef de corps le billet collectif avec un bulletin de renseignements modèle 7, s'il y a lieu. Ces pièces sont transmises au ministre, ainsi qu'il a été dit à l'article 21.

Si, par suite de retards ou de toute autre cause accidentelle, le chef de gare ou le chef de train reconnaissent l'impossibilité de se conformer à l'itinéraire fixé, ils doivent en donner avis immédiat au chef de la troupe, et se concerter avec lui sur les modifications à apporter à cet itinéraire, notamment en ce qui concerne les arrêts à prévoir pour les repas à donner aux hommes.

Section II. — Règles militaires.

Art. 58. — *Prescriptions générales.*

Les *règles militaires* déterminent la conduite à tenir par les militaires de tous grades des troupes qui voyagent en chemin de fer.

La régularité du service à l'arrivée dépendant principalement de la régularité dans les opérations au départ et dans les arrêts, rien ne doit être négligé pour assurer cette régularité. Les commandants de détachement sont personnellement responsables de la ponctuelle observation des principes contenus dans le présent règlement.

Leurs chefs hiérarchiques y tiennent la main; ils portent notamment une attention spéciale à la stricte observation, par chaque commandant de détachement, des consignes de gare, des instructions particulières arrêtées pour le transport de la troupe ou données par les commissaires militaires des gares.

(*) Le modèle de billet collectif joint sous le n° 9 au présent règlement est celui qui a été adopté par les sept grands réseaux de chemins de fer.

Ce modèle n'est pas obligatoire et les chefs de détachement sont tenus d'accepter tout billet collectif qui leur serait délivré sous une autre forme.

Les règles spéciales à chaque arme font l'objet des appendices I, II, III et IV. (Voir *suprà*, p. 388.)

TITRE IV.

TRANSPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

TRANSPORTS ORDINAIRES.

Art. 59. — *Dispositions applicables en temps de paix aux troupes et au matériel de la marine.*

Les dispositions du présent règlement concernant les transports ordinaires sont applicables, sans préjudice des règles administratives spéciales au service du département de la marine :

1° Aux marins et militaires des troupes de la marine;

2° Au matériel de ce département.

Art. 60. — *Autorités qui ordonnent le transport des corps et des détachements du département de la marine.*

Le ministre de la marine et les préfets des cinq arrondissements maritimes ont seuls qualité pour ordonner que les corps ou détachements de la marine et le matériel qui les accompagne voyagent par chemins de fer.

Ces autorités supérieures ont la faculté de déléguer leur pouvoir de prescrire des transports de troupe par voie ferrée à un ou plusieurs de leurs subordonnés, dans les conditions indiquées à l'article 6.

Art. 61. — *Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel de la marine sans troupe.*

Les transports de matériel sans troupe ne sont exécutés qu'en vertu d'ordres de transport délivrés directement :

1° Par le ministre de la marine;

2° Par les préfets maritimes;

3° Par les commissaires généraux, les chefs de service et les fonctionnaires compétents du commissariat, dans les ports militaires et les ports de commerce;

4° Par les directeurs des établissements de la marine, hors des ports.

Art. 62. — *Officiers attachés à la majorité générale chargés, dans les ports militaires, du service des transports par voie ferrée.*

Les autorités maritimes exercent, pour la direction et la surveillance des transports de la marine, les attributions qui sont dévolues par le présent règlement aux autorités militaires correspondantes.

Dans chaque chef-lieu d'arrondissement maritime, un officier attaché à la majorité générale est spécialement chargé de toutes les relations du commandement avec les administrations de chemins de fer qui desservent la région.

MODÈLES

Les règles spéciales à chaque arme font l'objet des appendices I, II, III et IV. (Voir *suprà*, p. 388.)

TITRE IV.

TRANSPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

TRANSPORTS ORDINAIRES.

ART. 59. — *Dispositions applicables en temps de paix aux troupes et au matériel de la marine.*

Les dispositions du présent règlement concernant les transports ordinaires sont applicables, sans préjudice des règles administratives spéciales au service du département de la marine :

1° Aux marins et militaires des troupes de la marine;

2° Au matériel de ce département.

ART. 60. — *Autorités qui ordonnent le transport des corps et des détachements du département de la marine.*

Le ministre de la marine et les préfets des cinq arrondissements maritimes ont seuls qualité pour ordonner que les corps ou détachements de la marine et le matériel qui les accompagne voyagent par chemins de fer.

Ces autorités supérieures ont la faculté de déléguer leur pouvoir de prescrire des transports de troupe par voie ferrée à un ou plusieurs de leurs subordonnés, dans les conditions indiquées à l'article 6.

ART. 61. — *Autorités ayant qualité pour délivrer les ordres de transport du matériel de la marine sans troupe.*

Les transports de matériel sans troupe ne sont exécutés qu'en vertu d'ordres e transport délivrés directement :

1° Par le ministre de la marine;

2° Par les préfets maritimes;

3° Par les commissaires généraux, les chefs de service et les fonctionnaires compétents du commissariat, dans les ports militaires et les ports de commerce;

4° Par les directeurs des établissements de la marine, hors des ports.

ART. 62. — *Officiers attachés à la majorité générale chargés, dans les ports militaires, du service des transports par voie ferrée.*

Les autorités maritimes exercent, pour la direction et la surveillance des transports de la marine, les attributions qui sont dévolues par le présent règlement aux autorités militaires correspondantes.

Dans chaque chef-lieu d'arrondissement maritime, un officier attaché à majorité générale est spécialement chargé de toutes les relations du commandement avec les administrations de chemins de fer qui desservent la région.

MODÈLES

MINISTÈRE
DE LA GUERRE

(2)

BUREAU

d

DEMANDE DE MOUVEMENT PAR VOIE DE (1)

adressée par (3)

au Ministre de la Guerre.

Règlement sur les transports ordinaires. (Art. 14 et Note Mlle du 9 févr. 1886.)

Modèle n° 1

N° 112 de la Nomenclature.

DÉSIGNATION DES CORPS à mettre en mouvement	EFFECTIF							TONNAGE approximatif (Matériel et bagages)	EMPLACEMENT du corps ou détachement faisant mouvement	DATE à laquelle le corps ou détachement est prêt à être mis en mouvement	POINT sur lequel le corps ou détachement doit être dirigé	DATE à laquelle le corps ou détachement doit être rendu à destination (Dernier délai)	MOTIF de la demande et observations
	Officiers	Sous-officiers	Troupe	Chevaux de selle	Chevaux de trait	Mulets	VOITURES à 2 roues	VOITURES à 4 roues						

(1) Terre *ou* fer.
(2) Indication de la direction *ou* du service du Ministère.
(3) Indication de l'autorité qui forme la demande.

Approuvé : A Paris, le 18 .

Le Ministre de la Guerre,

A , le 18 .

Le Général, commandant le • Corps d'armée.

MINISTÈRE
DE LA GUERRE

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL

4e BUREAU

SECTION
des
MOUVEMENTS DE TROUPE

Règlement sur le transports ordinaires. (Art. 14 et Note Mlle du 9 févr. 1886.)

MODÈLE N° 2

ORDRE DE MOUVEMENT

Le mouvement sera exécuté par voie (1)

M. le Général commandant le e corps d'armée est chargé de donner en temps utile les ordres et avis nécessaires pour l'exécution de ce mouvement (2).

1	2									3	4	5	6		7	8	9
DÉSIGNATION DU CORPS à mettre en mouvement	EFFECTIF ET TONNAGE									EMPLACEMENT de la troupe	DATE et lieu de départ	ITINÉRAIRE à suivre	ÉPOQUE de passage		DESTINATION, date et lieu d'arrivée	COMPTE rendu de l'exécution du mouvement	OBSERVATIONS
	Officiers	Sous-officiers	Troupe	CHEVAUX		Mulets	VOITURES		tonnage approximatif, matériel et bagages								
				de selle	de trait		à 2 roues	à 4 roues					Arrivée	Départ			

A Paris, le

Le Ministre de la Guerre,

(1) De fer, de terre *ou* de mer.

(2) Après exécution du mouvement, une expédition du présent tableau sera renvoyée au Ministre (4e bureau de l'état-major général) complétée par les indications de la colonne 8 et, s'il y a lieu, par celles de la colonne 9.

A Monsieur

MINISTÈRE
DE LA GUERRE

CORPS D'ARMÉE

ÉTAT-MAJOR

° BUREAU

N°

Règlement sur les transports ordinaires. (Articles 16 et 17.)

MODÈLE N° 3

N° 129 de la Nomenclature.

DEMANDE DE TRAIN (1) MILITAIRE

faite à la compagnie du chemin de fer d

DÉSIGNATION DES CORPS à transporter	EFFECTIF		TONNAGE approximatif		JOUR et gare de départ (2)	GARE d'arrivée (3)	LIGNE à suivre (4)	OBSERVATIONS
	Officiers supérieurs..		Matériel et bagages.					
	Officiers subalternes.							
	Hommes de troupe. . .							
	Chevaux							
	Voitures à 2 roues. .							
	Voitures à 4 roues. .							

A , le 18 .

Le

(1) Facultatif *ou* spécial.

(2) Indiquer l'heure du départ si l'on doit employer un train facultatif militaire.

(3) Indiquer le jour et l'heure auxquels la troupe doit être rendue à destination, si l'on doit employer un train spécial militaire.

(4) S'il y lieu, ajouter à l'indication de la ligne à suivre, celles des points où des arrêts sont nécessaires pour les besoins de la troupe, et la durée minima de ces arrêts.

Règlement sur les transports ordinaires. (Articles 16 et 17.)

Modèle N° 4

N° 130 de la Nomenclature.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D

ITINÉRAIRE DU TRAIN (1) MILITAIRE N°

que prendra le
pour se rendre d *à*

EFFECTIF DU TRAIN							GARE, date et heure de départ	PRINCIPAUX points intermédiaires du trajet (Bifurcations et haltes de 10 minutes et au-dessus)			GARE, date et heure d'arrivée	INDICATION des changements de réseau	OBSERVATIONS
OFFICIERS		Hommes	Chevaux	VOITURES		Bagages et matériel		Noms des gares	Heures d'arrivée	Durée de l'arrêt			
supérieurs	subalternes			à 2 roues	à 4 roues								
TOTAL ÉGAL à l'effectif.													

Nota. — Les heures de nuit, de 6 heures du soir à 5 h. 59 du matin, sont soulignées.

(1) Facultatif *ou* spécial.

Le 18 .

L'Agent supérieur de l'exploitation,

A Monsieur le

* CORPS D'ARMÉE

PLACE d

Règlement sur les transports ordinaires. (Article 18.)

MODÈLE N° 5

N° 131 de la Nomenclature.

AVIS DE TRANSPORT
PAR LES TRAINS ORDINAIRES DE L'EXPLOITATION

Mouvement à exécuter par chemin de fer, en vertu d'un ordre du Général commandant le * corps d'armée, en date du

DÉSIGNATION DES CORPS à transporter	EFFECTIF		TONNAGE approximatif		GARE ET HEURE de départ	GARE d'arrivée	DATE de départ	OBSERVATIONS
	Officiers { supérieurs . . Officiers { subalternes. Hommes de troupe. . . Chevaux . . . . Voitures { à 2 roues. . Voitures { à 4 roues. .		Matériel et bagages.					

RÉPONSE DE LA GARE

Le train n° partant de la gare d à h. m. emmènera le détachement désigné ci-contre.

A , le 18 .

Le Chef de gare,

(Indication des circonstances principales du trajet, arrêts, changements de train, etc.)

A , le 18 .

Le Chef de corps,

Règlement sur les transports ordinaires. (Articles 21 et 57.)

Modèle n° 6

N° 127 de la Nomenclature.

• C... RIMESTRE	SÉRIE N° — REGISTRE N° — FEUILLE N°	TIMBRE DE LA GARE DE DÉPART : N° d'expédition : Date de l'expédition :
Place d		

TALON pour le tr... de par voyageant M. au délivrée à ... sous le n°

	EFFECTIF	NOMBRE DE PLACES ou nombre d'animaux ou de voitures. (*En toutes lettres.*)	§ 2. — BAGAGES (7)	POIDS
7)				
...rs. . .			Poids total des bagages et effets des magasins transportés avec la troupe.	
...nes (8).			A déduire pour 30 kilogrammes de bagages transportés en franchise pour chaque place taxée (11).	
...nes . .			Reste.	
...e. . .			**MATÉRIEL, APPROVISIONNEMENTS, ETC.**	
...nfants			Canons démontés ou sur affûts	
... . . .			Affûts démontés ou sur roues. .	
...es à			Chargement des voitures	
1re classe ...e (12).			Voitures, caissons et prolonges démontés.	
2e classe ...hes. .			Approvisionnements.	
3e classe				
Chevaux d...es . .				
Chevaux e...es . .			Poids total (en chiffres).	

Animaux ... boucheri...

Voitures, ...u. longes s...eau.

...nts, indiquer

Total des ... indiqués au
A déduire ...lications qui
...s en nombre ...sont en excé-
MA... -dessus. Les
Canons d...nent.
Affûts dé...es comparti-
Chargem...ivils.
Voitures, ...uit hommes.
Approvis...rs, cuirasses,
...le chiffre de
...duction, que
Déliv...
présent ...mpris celles
revue d'... emp'oyés de
ces groupes
...ons spéciales
...e du grade.

(12) DÉTAIL DES CHEVAUX

ARMES :

Grade	Effectif de chaque grade	Nombre de chevaux	TOTAUX
OFFICIERS			
TROUPE			
Hommes ayant un cheval. . .			
Conductrs ayant deux chevaux.			
Total.			

Je so
d

DÉSIG

DES S

où les

on

effe

N. B
être rig

(1) I
qu'en

(¹) CORPS D'ARMÉE

(¹) DIVISION

(¹) BRIGADE

ANNEXE
AU RAPPORT MENSUEL

Règlement sur les transports ordinaires. (Article 21.)

MODÈLE N° 7

N° 132 de la Nomenclature des imprimés du ministère de la guerre.

(¹) Corps ou établissement.

BULLETIN DE RENSEIGNEMENTS
SUR LE TRANSPORT D'UN DÉTACHEMENT
PAR VOIES FERRÉES

Officiers et hommes du
allant de à
(Ordre du général commandant le (¹) corps d'armée, en date du .)

DÉPART			ARRIVÉE			ARRÊTS aux gares de jonction
Gare de départ	DATES		Gare d'arrivée	DATES		
	Jour	Heure		Jour	Heure	

OBSERVATIONS

Vu :
Le Chef de corps,

Le Chef de détachement,

A M. le Ministre de la Guerre (État-major général. — 4ᵉ bureau).

MINISTÈRE
DE LA GUERRE

ÉTAT-MAJOR GÉNÉRAL

4e BUREAU

Règlement sur les transports ordinaires. (Article 22.)

MODÈLE N° 8

N° 132 *bis* de la Nomenclature des imprimés du ministère de la guerre

BULLETIN D'AVIS

adressé à
au sujet du transport d'un détachement de
allant de à
exécuté le

OBSERVATIONS

A M.

ACCUSÉ DE RÉCEPTION

Reçu le présent bulletin d'avis le 18 .

RÉPONSE .

Le

A M. le Ministre de la Guerre (État-major général. — 4e bureau).

GARE EXPÉDITRICE :

Règlement sur les transports ordinaires. (Article 57.)

MODÈLE N° 9

GARE DESTINATAIRE :

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE

GRANDE VITESSE

COMPAGNIE DESTINATAIRE :

TRANSPORTS DE TROUPES EFFECTUÉS SUR BONS DE CHEMINS DE FER

BILLET COLLECTIF N°

ITINÉRAIRE (2) :

Délivré le 18 , train n°
pour le transport d'un détachement du (1)
Bon de chemin de fer (feuillet n°), délivré à
le 18 .

EFFECTIF			NOMBRE
Hommes	1re classe.	Officiers généraux et officiers supérieurs.	
		Officiers subalternes	
	2e classe.	Officiers subalternes	
	3e classe.	Hommes de troupe	
		Cantinières et enfants de troupe	
		Places inoccupées à taxer	
Chevaux d'officiers			
Chevaux et mulets de troupe			
Animaux de boucherie			
Voitures, fourgons, caissons et prolonges sur roues	à 2 roues		
	à 4 roues		
			POIDS
Bagages et effets des magasins	Poids total		
Matériel, approvisionnements, etc.	Canons démontés ou sur affûts		
	Affûts démontés ou sur roues		
	Chargement des voitures		
	Voitures, fourgons, caissons et prolonges démontés.		
	Approvisionnements		

(1) Indiquer le corps.
(2) Lorsque le transport peut être effectué par des itinéraires différents, indiquer, d'après le bon de chemin de fer, les points qui déterminent l'itinéraire à suivre.

Ce billet sera remis au chef du détachement par la gare de départ en échange du bon de chemin de fer. Il ne sera pas retiré à l'arrivée.

— COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE

MUTATIONS SURVENUES PENDANT LA ROUTE (*).

DÉSIGNATION DES STATIONS où les mutations ont été effectuées	NATURE ET MOTIFS des mutations	MILITAIRES occupant des places			CHEVAUX ou mulets	VOITURES, CAISSONS et prolonges		POIDS		VISA du chef de la gare où la mutation a eu lieu
		de 1re classe	de 2e classe	de 3e classe		2 roues	4 roues	des bagages	du matériel, approvisionnements	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

N. B. Les ratures et les surcharges doivent être rigoureusement approuvées. S'il n'y a pas de mutations, le commandant du détachement doit écrire le mot *néant* au milieu du présent tableau.

A   le   18 .

Le Chef du détachement,

(*) Ce tableau forme le verso de l'État modèle n° 9 de la page précédente.

(N° 137)

[19 novembre 1889]

Rapport adressé au Président de la République par le ministre de la guerre, suivi d'un décret réglementant les transports militaires par chemins de fer. (TRANSPORTS STRATÉGIQUES.)

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu, par décret du 18 novembre (*), sanctionner le règlement sur les *transports ordinaires*, par chemins de fer, du personnel et du matériel militaires.

J'ai l'honneur de présenter ci-joint à votre haute approbation le règlement sur les *transports stratégiques*.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de mon respectueux dévouement.

Le Ministre de la guerre,
C. DE FREYCINET.

DÉCRET (19 novembre 1889).

Le Président de la République française,

Vu le décret du 29 octobre 1884, modifiant le règlement du 1er juillet 1874 sur les transports militaires par chemins de fer;

La loi du 28 décembre 1888, modifiant les articles 22 et suivants de la loi du 13 mars 1875 relatifs au service des chemins de fer;

Les décrets du 5 février 1889 relatifs à l'organisation de la commission militaire supérieure des chemins de fer, aux commissions de réseau et aux sections de chemins de fer de campagne;

Le décret du 10 octobre 1889 relatif à l'organisation des services de l'arrière aux armées;

Le décret du 18 novembre 1889 (*) relatif aux transports ordinaires par chemins de fer;

Sur le rapport du ministre de la guerre,

(*) Voir *suprà*, p. 383.

Décrète :

Art. 1er. — Le règlement sur les transports militaires par chemins de fer (*transports stratégiques*), annexé au présent décret, sera mis immédiatement en vigueur.

Art. 2. — Les ministres de la guerre et de la marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 novembre 1889.

CARNOT.

Par le Président de la République :

Le Ministre de la guerre, C. DE FREYCINET.

Le sénateur, Ministre de la marine, BARBEY.

TRANSPORTS MILITAIRES PAR CHEMINS DE FER

RÈGLEMENT SUR LES TRANSPORTS STRATÉGIQUES

(GUERRE ET MARINE)

TITRE PREMIER.

PRINCIPES GÉNÉRAUX. — PRÉPARATION.

CHAPITRE PREMIER.

PRINCIPES GÉNÉRAUX.

ART. 1er. — *Définition et division des transports stratégiques.*

Les transports stratégiques ont pour objet les déplacements, par grandes masses, des troupes et du matériel de guerre, ainsi que les divers mouvements préparatoires ou complémentaires de ces déplacements.

Ces transports nécessitent l'emploi de tout ou partie des ressources en matériel et en personnel des compagnies de chemins de fer; ils ont pour conséquence de restreindre ou de supprimer complètement sur une ou plusieurs lignes le service ordinaire de l'exploitation commerciale.

Sur l'avis qui leur est notifié par le Ministre de la guerre, les compagnies doivent mettre à la disposition de l'administration de la guerre la totalité de

leurs moyens de transport sur les lignes désignées spécialement ou sur toute l'étendue de leur réseau.

Sur les lignes ou sur les réseaux mis ainsi à la disposition de l'administration de la guerre, les compagnies de chemins de fer ne peuvent effectuer aucun transport de voyageurs, marchandises ou autres sans l'autorisation du Ministre de la guerre ou de ses délégués.

Les transports stratégiques comprennent :

Les transports de mobilisation, les transports de concentration, les transports de troupes nécessités par les opérations, les transports de ravitaillement, les transports d'évacuation, les transports de dislocation.

Ils se divisent en deux catégories :

1° Transports dans la zone de l'intérieur;

2° Transports dans la zone des armées.

La *zone de l'intérieur* est celle qui comprend les chemins de fer restant sous les ordres directs du Ministre de la guerre; la *zone des armées* est celle qui comprend les chemins de fer mis à la disposition du commandant en chef des armées.

Art. 2. — *Division du réseau entre la zone de l'intérieur et la zone des armées.*

Au moment de la mobilisation et après entente avec le commandant en chef, le Ministre détermine la *ligne de démarcation* des deux zones et fixe la date à partir de laquelle le service des chemins de fer est placé sous l'autorité du commandant en chef dans la zone des armées.

La ligne de démarcation peut varier au cours des opérations; les changements sont concertés entre le Ministre et le commandant en chef.

Les divers tracés de cette ligne sont portés dans le plus bref délai à la connaissance des services intéressés.

Art. 3. — *Autorités qui ordonnent les transports stratégiques.*

Les transports sont ordonnés par le Ministre et le commandant en chef des armées respectivement dans les zones placées sous leur autorité à partir de la date mentionnée à l'article 2.

Toutefois, les mouvements relatifs à la mobilisation et à la concentration qui doivent avoir lieu dans la zone des armées continuent, après cette date, à y être exécutés dans les conditions prévues dès le temps de paix, à moins que des cas de force majeure n'obligent le commandant en chef à les modifier.

Les transports qui transitent d'une zone dans l'autre sont toujours l'objet d'une entente préalable entre les autorités compétentes des deux zones.

Art. 4. — *Autorité chargée de la direction dans la zone de l'intérieur.*

Les transports ordonnés par le Ministre de la guerre sont réglés par le chef d'état-major général et exécutés par les soins des *commissions de réseau* instituées par le décret du 5 février 1889 (art. 1 et 7).

Art. 5. — *Autorités chargées de la direction dans la zone des armées.*

Les transports ordonnés par le commandant en chef des armées sont réglés

par le *directeur des chemins de fer aux armées*, placé sous les ordres du *directeur général des chemins de fer et des étapes.*

Ils sont exécutés par les soins :

1° Des *commissions de réseau*, à l'aide du personnel des chemins de fer nationaux sur toutes les parties qui peuvent lui être confiées;

2° Des *commissions de chemins de fer de campagne*, à l'aide des troupes de chemins de fer, sur les autres parties.

Les stations qui séparent les sections exploitées par les commissions de réseau de celles exploitées par les commissions de chemins de fer de campagne portent le nom de *stations de transition*. Leur emplacement est déterminé par le directeur général des chemins de fer et des étapes sur la proposition du directeur des chemins de fer aux armées (*).

Art. 6. — *Fournitures à faire par les compagnies. — Tarifs et taxe relative au péage.*

Les tarifs à appliquer aux transports de mobilisation, de concentration, d'évacuation et de ravitaillement, en deçà des stations de transition, ainsi qu'aux transports de dislocation après la guerre, peuvent faire l'objet de conventions spéciales passées, dès le temps de paix, avec toutes les compagnies de chemins de fer intéressées.

Les machines, voitures et wagons, nécessaires pour le service sur les lignes au delà des stations de transition, sont loués à l'administration de la guerre aux conditions en usage entre les grandes compagnies de chemins de fer et conformément à un tarif établi par un décret rendu en Conseil d'État (**).

Si elles en sont requises, les compagnies fournissent le combustible, les matières grasses et autres objets de consommation courante ou d'usage journalier, dans les conditions spécifiées par l'article 64 du décret du 2 août 1877.

Les dépenses des transports effectués au delà des stations de transition, sur le réseau français, étant directement soldées par l'État, les compagnies sur le réseau desquelles s'effectuent ces mouvements n'ont plus droit qu'au payement de la taxe de péage calculée et réduite conformément au cahier des charges qui régit chacune d'elles. Des conventions spéciales peuvent être établies entre les compagnies et le Ministère de la guerre pour régler les conditions de perception de cette taxe ou, s'il y a lieu, la nature et la perception d'indemnités susceptibles de la remplacer.

Des conventions analogues sont établies lorsqu'il est nécessaire de faire assurer par les compagnies nationales l'exploitation de lignes situées en territoire ennemi.

Art. 7. — *Alimentation des troupes (hommes et chevaux) pendant les transports stratégiques.*

L'alimentation des troupes (hommes et chevaux) pendant les transports stratégiques est réglée par une instruction ministérielle spéciale (***).

(*) Décret du 10 octobre 1889 (art. 3).
(**) Décret du 2 août 1877 (art. 62).
(***) Instruction ministérielle du 28 avril 1888 (appendice VIII). (Voir *suprà* (*), p. 388.)

CHAPITRE II.

PRÉPARATION DES TRANSPORTS STRATÉGIQUES.

ART. 8. — *Préparation des transports de mobilisation.*

Chaque commandant de corps d'armée établit, pour toutes les troupes stationnées dans la région sous ses ordres, les états des transports prévus pour assurer la mobilisation (isolés, détachements, matériel). Ces états indiquent, pour chaque mouvement, l'effectif à transporter, le point d'embarquement, les jour et heure à partir desquels le transport peut être exécuté, la destination. Ils sont adressés au Ministre (état-major général).

Après les avoir fait compléter par les commissions de réseau intéressées, qui indiquent les jour et heure de départ, l'itinéraire, les jour et heure de débarquement, et prescrivent, en conséquence, les mesures éventuelles d'exécution qui concernent les chemins de fer, le Ministre renvoie les états au commandant de corps d'armée chargé de prendre toutes les autres dispositions préparatoires nécessaires.

ART. 9. — *Préparation des transports de concentration.*

Dispositions générales. — Pour chacune des éventualités qu'il juge utile de prévoir, le Ministre fixe la composition des diverses armées et leur zone de concentration; il détermine les *lignes de transport* à suivre par les corps d'armée et les bases du service sur chacune d'elles (nombre de trains, ordre d'enlèvement des unités, choix des haltes-repas, gares d'embarquement, de débarquement, etc.). Chaque commission de réseau arrête dans leurs détails, après approbation du chef d'état-major général, l'organisation et le service des lignes de transport dans la partie comprise sur son réseau.

Les lignes de transport doivent, autant que possible, être indépendantes les unes des autres sur toute leur longueur, et réservées exclusivement au transport d'un ou plusieurs corps d'armée suivant le même itinéraire.

Sur chaque ligne de transport, d'après le nombre de trains, les haltes-repas et les moyens de débarquement dont on dispose, et après entente entre les commissions de réseau intéressées, le chef d'état-major général arrête le *tableau de marche* des trains à utiliser chaque jour.

Ce tableau, qui constitue l'indicateur des trains à mettre en marche, sert de base à la préparation des transports de concentration.

Sur la proposition de chaque commission de réseau, le Ministre détermine le nombre des *sous-commissions de réseau* qui devront concourir à l'exécution du plan de transport, ainsi que les emplacements et la nature des *commissions de gare.*

Transport des troupes, etc. — Chaque commandant de corps d'armée établit, pour les troupes et services se mobilisant dans la région sous ses ordres, les états indiquant leur décomposition en *unités de transport*, le lieu de mobilisation, le jour et l'heure à partir desquels chacune de ces unités est prête à partir. Ces états sont adressés au Ministre, et par celui-ci aux commissions de réseau.

L'état-major général détermine pour chaque unité la marche qu'elle doit suivre jusqu'à son point de débarquement; il établit les ordres d'exécution destinés au commandement et aux troupes. Ces ordres sont remis au chef d'état-major général qui en assure la distribution, la conservation et la remise éventuelle aux intéressés.

D'après les dispositions ainsi arrêtées pour l'emploi des diverses sections de réseau, l'état-major général communique aux commissions de réseau intéressées celles des dispositions qui les concernent. Chaque commission de réseau arrête ensuite les mesures préparatoires et d'exécution de son ressort. Elle établit tous les documents nécessaires et en assure la distribution et la conservation.

Transport du matériel n'appartenant pas aux corps d'armée. — Le matériel et les approvisionnements n'appartenant pas aux corps d'armée, et qui doivent être déplacés après l'ordre de mobilisation, font l'objet d'états dressés au Ministère de la guerre et centralisés par l'état-major général. Ces états indiquent :

1° La nature, le tonnage et le volume du matériel à transporter, le personnel d'escorte, s'il y a lieu, les points où le matériel est entreposé et ceux de destination, l'affectation, enfin la date à partir de laquelle le transport peut être fait;

2° La répartition de ce matériel en trains, les points d'embarquement et de débarquement, ainsi que le degré d'urgence des expéditions.

Ces états sont adressés par le Ministre (état-major général, 4e bureau) aux commissions de réseau, qui fixent les trains à employer et tiennent compte de ces transports dans les ordres qu'elles établissent pour le service technique.

Les ordres nécessaires à l'exécution éventuelle de ces transports, en ce qui concerne les services militaires auxquels ressortissent le matériel ou les approvisionnements, sont établis, distribués et conservés, comme il est dit ci-dessus.

ART. 10. — *Préparation des transports de ravitaillement et d'évacuation.*

Le Ministre fixe le tracé des *lignes de communication* qu'il assigne aux armées pour le début des opérations.

Il détermine à cet effet :

1° Pour le ravitaillement :

Les établissements (grands dépôts de personnel ou de matériel, magasins, arsenaux), ou les portions du territoire qui devront normalement pourvoir aux besoins de chaque armée, ou des corps qui la composent;

La gare dite *de rassemblement* (*), qui, pour chaque région de corps d'armée, servira du point de réunion et de départ à tous les envois provenant de la région à destination de l'armée et inversement;

(*) Cette gare est celle désignée sous le nom de gare de *point de départ d'étapes* dans les règlements antérieurs.

Les gares, dites *stations-magasins*, par lesquelles transiteront tous les envois de matériel dirigés sur l'armée;

Les gares, dites *têtes d'étapes de guerre*, qui seront les points de débarquement de tous les envois faits aux armées et inversement.

2° Pour les évacuations :

Les régions dans lesquelles devront être placés les malades ou blessés de chaque armée;

Les *points de répartition*, qui seront la première destination des trains d'évacuation dirigés sur la région (toutes les fois que les gares de rassemblement, qui répondent à d'autres nécessités, ne pourront être utilisées).

Il fixe ensuite les voies ferrées par lesquelles devra s'effectuer la communication normale des régions avec les armées, en passant par les points qui viennent d'être indiqués, et détermine les bases de l'organisation de ces lignes de communication (emplacements de haltes-repas et d'infirmeries de gare, nombre de trains réguliers ou facultatifs à faire chaque jour, etc.). Les commissions de réseau arrêtent, en conséquence, les détails du service et prennent toutes les dispositions éventuelles d'exécution.

Des dispositions semblables sont prises pour l'approvisionnement ou le ravitaillement des places fortes et des grands centres de population.

Art. 11. — *Préparation du service des chemins de fer aux armées.*

Cette préparation comprend :

1° La détermination des lignes à mettre par le Ministre à la disposition de chaque commandant de groupe d'armées, ou d'armée opérant isolément; celle du point de démarcation qui, sur chacune de ces lignes, séparera la zone restant sous les ordres du Ministre de celle attribuée au commandant en chef; la fixation de la date à partir de laquelle chaque commandant en chef exercera son autorité sur les voies ferrées au delà de la ligne de démarcation;

2° La désignation du personnel qui doit assurer le service des chemins de fer dans la zone des armées (directeur et personnel adjoint, commissions de réseau spéciales, s'il y a lieu (*), commissions et commandements de chemins de fer de campagne);

3° La préparation des mesures d'ordre technique nécessitées par le partage éventuel d'un réseau entre la zone des armées et celle de l'intérieur, notamment le chiffre du matériel roulant qui peut être nécessaire à chaque commission de réseau opérant dans la zone des armées;

4° L'étude de l'utilisation possible des chemins de fer de types divers;

5° L'étude de l'organisation, de l'instruction et de l'emploi des troupes de chemins de fer.

(*) Décret du 5 février 1889 (art. 8).

TITRE II.

TRANSPORTS EXÉCUTÉS DANS LA ZONE DE L'INTÉRIEUR.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 12. — *Personnel chargé de faire exécuter les transports.*

Le *chef d'état-major général* est chargé d'assurer l'exécution des transports ordonnés par le Ministre de la guerre et de donner toutes les instructions relatives à ce service.

Les transports sont exécutés dans chaque réseau (y compris les lignes secondaires qui y sont rattachées) par les soins et sous la responsabilité d'une *commission de réseau* qui peut être assistée d'une ou plusieurs *sous-commission de réseau* et qui dispose de *commissions de gare.*

Les sous-commissions de réseau, dans la zone qui leur est attribuée, sont les agents d'exécution de la commission de réseau.

Les commissions de gare sont les agents locaux d'exécution des commissions de réseau, dont elles relèvent, soit directement, soit par l'intermédiaire des sous-commissions de réseau, s'il en a été établi.

Leur mission générale est d'assurer dans les gares où elles siègent l'exécution du service et des instructions des commissions de réseau. L'appendice VII fixe les détails de leur composition, de leur service, les attributions générales des commissions et les fonctions respectives du membre militaire et du membre technique qui les composent.

Les commissions de gare sont les intermédiaires obligés entre les troupes qui s'embarquent dans les gares, y débarquent ou les traversent, d'une part, et les agents du chemin de fer, d'autre part.

Art. 13. — *Dispositions communes aux divers organes de chemins de fer.*

Dès le début de la mobilisation, ou plus tôt si le Ministre en donne l'ordre, les commissions de réseau, sous-commissions de réseau et commissions de gare sont en permanence au poste qui leur est assigné dès le temps de paix; chacune d'elles est pourvue en temps utile de tous les renseignements et instructions nécessaires à l'exécution du service.

Les commissions de gare sont en relations constantes par le télégraphe des compagnies avec la commission (ou la sous-commission) de réseau dont elles relèvent, et lui adressent chaque jour un rapport écrit.

La spécialité de fonctions de chacun des agents militaire ou technique des commissions et sous-commissions doit être maintenue, dans l'exécution du service, de la façon la plus absolue. Toutefois, ces agents ne doivent pas perdre de vue que leur association a principalement pour but de concilier, dans les cas pressants, les exigences propres du service militaire avec celles du

transport par chemins de fer, et de subordonner, s'il y a lieu, les unes aux autres d'après leur urgence relative.

ART. 14. — *Emploi du télégraphe.*

Les membres des commissions et sous-commissions de réseau et des commissions de gare sont autorisés à se servir gratuitement du télégraphe de l'État et de celui des chemins de fer pour tout ce qui est relatif à leur service; mais cette correspondance même est subordonnée aux exigences du service et de la marche des trains.

Les agents des compagnies ont le droit de se servir du télégraphe dans les mêmes conditions qu'en temps ordinaire et sans que l'expédition de leurs dépêches soit soumise au visa de l'autorité militaire.

En dehors des dépêches mentionnées aux paragraphes précédents, aucun télégramme ne peut être admis à la transmission gratuite par les fils des compagnies, sans être visé par le commissaire militaire de gare.

CHAPITRE II.

RÈGLES D'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

ART. 15. — *Principes généraux.*

Les transports stratégiques exécutés dans la zone de l'intérieur s'effectuent, en général, conformément au règlement sur les transports ordinaires, sauf les modifications de détail qui peuvent être prescrites par le Ministre.

Si le départ d'une fraction de troupes ne peut s'effectuer par le train qui lui a été assigné, il a lieu par une des marches réservées de la journée, sur l'ordre de la commission de réseau, qui s'entend au préalable avec les commissions des réseaux de transit et de débarquement (*). Dans le cas où toutes les marches réservées auraient été prises, il en est rendu compte au Ministre, qui décide s'il faut attendre le lendemain, ou qui désigne pour la journée primitivement fixée un nouvel itinéraire choisi parmi ceux qui figurent sur les graphiques militaires.

Le commandant de la troupe est informé de ces dispositions nouvelles par l'intermédiaire du commissaire militaire de la gare de départ.

Les mêmes règles sont suivies quand, en cours de route, une fraction de troupe est arrêtée dans son transport pour une cause quelconque.

Dans le cas où la ligne a été obstruée ou interrompue, les agents militaires et techniques du réseau intéressé doivent prendre, dès que l'incident ou l'accident se produit, toutes les dispositions nécessaires pour en limiter les conséquences.

Si ces dispositions sont de nature à modifier les conditions prévues pour l'ensemble du mouvement sur les autres réseaux, il doit en être référé au Ministre qui fixe les mesures définitives à prendre.

(*) Voir l'appendice VII (art. 5 et 42). (Voir *suprà* (*), p. 388.)

SECTION Ire. — **Règles techniques préliminaires des transports.**

ART. 16. — *Avis à donner au public de la suppression du service normal.*

Dès que les compagnies ont reçu du Ministre de la guerre l'avis que tous leurs moyens de transport doivent être mis à la disposition de l'administration de la guerre, elles prennent, dans le plus court délai possible, toutes les mesures nécessaires pour assurer la suspension des transports commerciaux, tant pour les voyageurs que pour les marchandises à grande et à petite vitesse.

Les trains en cours de route peuvent continuer leur marche jusqu'à leur destination si les nécessités de la préparation ou de l'exécution des transports militaires le permettent; mais, une fois déchargés, les wagons et les voitures sont dirigés sur les points d'expédition des trains militaires.

Le texte de l'avis susmentionné est affiché dans toutes les gares par chacune des compagnies intéressées, pour informer le public de la suppression des trains ordinaires de l'exploitation et, par suite, de la suppression de tous les délais prévus pour le transport des marchandises.

ART. 17. — *Mesures relatives aux marchandises.*

Sur tout le réseau, les chefs de gare préviennent les expéditeurs d'avoir à reprendre les marchandises non encore parties ou de donner, sur les notes d'expédition, déclaration de la reconnaissance de l'état de choses créé par les ordres du Ministre de la guerre.

Dans les gares désignées pour la formation, le départ, les arrêts ou l'arrivée des trains militaires, les marchandises non encore expédiées sont déchargées, s'il y a lieu, et peuvent, si besoin est, être camionnées d'office aux frais, risques et périls des expéditeurs à leur domicile ou dans un entrepôt public ou privé.

Il en est de même des marchandises non enlevées par les destinataires.

Le commissaire militaire de la gare requiert, au besoin, les moyens de camionnage nécessaires.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux marchandises adressées directement aux corps de troupe et établissements de la guerre ou de la marine. Le transport de ces marchandises continue jusqu'à destination de manière à ne pas gêner les mouvements de la mobilisation, d'après les ordres des commissions de réseau, si la mesure est nécessaire. Les tarifs ordinaires leur sont appliqués.

ART. 18. — *Augmentation du personnel de certaines gares.*

Si les gares désignées comme points de formation, de départ, d'arrivée ou de halte des trains militaires ne comportent pas un personnel en rapport avec l'importance des opérations qu'elles ont à accomplir, les commissions de réseau dirigent sur ces gares un personnel complémentaire suffisant.

Des mesures analogues sont prises pour l'approvisionnement aux points convenables des agrès et objets nécessaires au service :

Ponts volants, rampes mobiles, cales;
Appareils d'éclairage;
Tonneaux et seaux pour l'eau destinée aux chevaux;
Appareils télégraphiques, etc.

ART. 19. — *Agents télégraphistes de l'État.*

Dans les gares où le service télégraphique est fait par le personnel de l'État, le Ministre de la guerre, sur la proposition de la commission de réseau intéressée, demande, s'il y a lieu, des agents auxiliaires à la direction générale des postes et des télégraphes.

ART. 20. — *Exécution d'urgence, par les compagnies, des travaux indiqués par les commissions de réseau.*

Les compagnies doivent exécuter d'urgence tous les travaux prévus dès le temps de paix pour le moment de la mobilisation, ainsi que ceux qui peuvent leur être ordonnés au dernier moment par le Ministre.

ART. 21. — *Équipes volantes dans les gares de passage.*

Dans les gares désignées à l'avance par les commissions de réseau, les compagnies entretiennent des équipes volantes pour visiter le matériel roulant, faire les réparations possibles et remplacer les voitures qui ne se trouveraient plus dans des conditions convenables de sécurité.

ART. 22. — *Reprise du service commercial.*

Sur la proposition des commissions de réseau, le Ministre autorise, lorsqu'il le juge utile, la reprise complète ou partielle des transports commerciaux pour les voyageurs et les marchandises.

Lorsque, pour un réseau, cette reprise ne doit être que partielle, le Ministre fixe les lignes et, s'il y a lieu, les gares ouvertes aux transports commerciaux, le nombre maximum des trains qui pourront être affectés à ce service, enfin le matériel qui pourra être utilisé. Il arrête les conditions générales du transport. Les ordres de service établis par les commissions de réseau sont soumis à son approbation.

SECTION II. — Fonctionnement des gares de rassemblement dans les transports de ravitaillement et d'évacuation.

ART. 23. — *Réunion aux gares de rassemblement de tout le matériel et de tout le personnel expédiés de l'intérieur à l'armée, et réexpédition.*

Afin de prévenir toute confusion aux gares d'arrivée, tous les transports de personnel, de matériel et d'approvisionnements à destination soit des services généraux de l'armée, soit des corps de troupe, et prenant leur origine dans la circonscription territoriale d'un corps d'armée, sont dirigés par les établissements ou les corps expéditeurs sur la gare de rassemblement assignée à cette région territoriale.

A partir de cette gare, les transports réunis, autant que possible, en trains

complets pour une même destination, sont dirigés sans rompre charge, en suivant les lignes de communication déterminées :

1° Les transports de personnel, directement sur leur destination ;

2° Les transports de matériel et d'approvisionnements, sur les stations-magasins, comme il est dit au titre IV.

Toutefois il peut être dérogé à l'obligation de centraliser préalablement les transports à la gare de rassemblement lorsque les services expéditeurs peuvent charger des trains complets.

ART. 24. — *Tableaux de service et instructions à adresser aux commissions des gares de rassemblement.*

Les commissions des gares de rassemblement dirigent le personnel et le matériel sur leurs lignes respectives, en se conformant aux tableaux de service et aux instructions spéciales qu'elles reçoivent de la commission de réseau.

ART. 25. — *Réceptions et réexpéditions à l'intérieur faites par la gare de rassemblement.*

Tous les transports de l'armée vers l'intérieur, à l'exception des malades et des blessés, sont divisés par région de corps d'armée destinataire, par les soins des commissions de gare de la ligne de démarcation, au cas où cette division n'aurait point été faite à la station de transition ou au départ.

Les transports concernant chaque région sont dirigés ensuite, par les soins de ces commissions, vers la gare de rassemblement de cette région. La commission de cette dernière gare, après avoir reconnu les transports, en fait la réexpédition sur les établissements ou les dépôts destinataires.

TITRE III.

TRANSPORTS EXÉCUTÉS DANS LA ZONE DES ARMÉES.

CHAPITRE PREMIER.

PERSONNEL CHARGÉ DE DIRIGER ET DE FAIRE EXÉCUTER CES TRANSPORTS.

SECTION Ire. — Direction d'ensemble du service.

ART. 26. — *Autorité chargée de la direction d'ensemble.*

Le *directeur général des chemins de fer et des étapes* a dans ses attributions la direction supérieure du service des chemins de fer au delà de la ligne de démarcation.

Il fait assurer la direction immédiate de ce service par le directeur des chemins de fer aux armées.

Les attributions du directeur général, en ce qui concerne le service des chemins de fer, sont fixées par le décret du 10 octobre 1889.

ART. 27. — *Relations du directeur général avec le Ministre.*

Le directeur général se tient en relations constantes et journalières avec le Ministre (état-major général) en vue d'assurer la coordination du service sur les lignes de la zone des armées et sur les lignes de l'intérieur. Ces relations ont notamment pour objet :

1° Le tracé des lignes de communication des armées en ce qui concerne les voies ferrées, les emplacements des principaux points de ces lignes (gares de rassemblement, stations-magasins, têtes d'étapes de guerre) et des en-cas mobiles ;

2° Les demandes de matériel et de personnel à faire passer, temporairement ou d'une façon permanente, de la zone de l'intérieur à la zone des armées et inversement ;

3° La communication réciproque de tous les tableaux de marche des trains militaires ;

4° Des informations journalières et réciproques sur les transports dirigés de l'intérieur sur les stations de la ligne de démarcation ou de l'armée sur ces mêmes stations ;

5° Le déplacement en avant ou en arrière des stations de la ligne de démarcation, des stations-magasins, etc., et les modifications à apporter, en conséquence, à l'exploitation des lignes, etc.

SECTION II. — **Directeur des chemins de fer aux armées.**

ART. 28. — *Personnel à la disposition du directeur.*

Le *directeur des chemins de fer aux armées* réside, en principe, auprès du directeur général des chemins de fer et des étapes.

Il est assisté d'un ingénieur des chemins de fer et :

1° D'un personnel dont le tableau n° 1, annexé au présent règlement, indique la composition ;

2° D'une commission de réseau par compagnie disposant elle-même de sous-commissions de réseau, s'il y a lieu, et de commissions de gare, pour assurer le service sur les lignes dont l'exploitation est confiée aux compagnies nationales, en deçà des stations de transition ;

3° D'une ou plusieurs commissions de chemins de fer de campagne, disposant de commandements de gare, pour assurer le service sur les autres lignes de la zone des armées au delà des stations de transition.

ART. 29. — *Attributions du directeur des chemins de fer aux armées.*

Le directeur des chemins de fer aux armées est chargé de la direction d'ensemble du service dans la zone des armées.

Il adresse au directeur général toutes les demandes et propositions relatives à l'établissement et au maintien de la coordination entre le service sur les lignes de la zone des armées et celui des lignes de la zone de l'intérieur, d'une part, ainsi qu'entre le service des chemins de fer et celui des étapes des diverses armées du groupe, d'autre part.

Indépendamment des objets visés à l'article 27 ci-dessus, ces demandes ou propositions concernent notamment :

1° La répartition des lignes exploitées de l'arrière entre les armées, en raison de leurs besoins normaux ou accidentels; la désignation des commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne avec lesquelles chaque direction d'étapes devra se tenir en relations directes;

2° L'étendue des ressources mises à la disposition de chacune de ces commissions et les limites dans lesquelles elle pourra donner directement satisfaction aux demandes des directeurs des étapes;

3° Le déplacement des stations têtes d'étapes de guerre, et celui des stations-magasins ou des en-cas mobiles qui se trouvent dans la zone des armées;

4° Le déplacement de la ligne de démarcation ou des stations de transition;

5° La détermination des lignes où l'exploitation devra être soit abandonnée, soit rétablie, en raison des événements de guerre, les lignes et ouvrages d'art à détruire ou à rétablir.

Conformément aux instructions d'ensemble du directeur général, le directeur des chemins de fer établit et adresse aux commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne des instructions pour l'organisation du service; il approuve les tableaux de marche qu'elles établissent; il reçoit leurs demandes et répartit entre elles le personnel et le matériel militaire ou technique (notamment les troupes de chemins de fer et le parc de réparation des ouvrages d'art) mis à la disposition des armées; il reçoit leurs demandes de crédit et y fait donner satisfaction; il adresse aux commissions de chemins de fer de campagne les ordres de service spéciaux nécessaires pour régler les détails, qui ne sauraient être prévus dès le temps de paix, relativement à la comptabilité des transports sur les lignes qu'elles exploitent.

Dans la limite des instructions d'ensemble qu'il reçoit du directeur général, il a la plus grande initiative pour le choix et l'exécution des mesures destinées à assurer le service. Il prend, à cet effet, les avis des commissions de réseau et des commissions de chemins de fer de campagne, mais il est seul responsable des décisions qu'il arrête.

SECTION III. — Personnel chargé de l'exécution du service sur les lignes exploitées par les commissions de réseau.

ART. 30. — *Commissions de réseau.*

Sur les lignes de la zone des armées dont l'exploitation est confiée au personnel des chemins de fer nationaux, le service est exécuté par les *commissions de réseau* organisées et composées conformément aux prescriptions du décret du 5 février 1889 (art. 8).

Les commissions de réseau fonctionnant dans la zone des armées ont les mêmes attributions que celles établies dans la zone de l'intérieur. Elles sont immédiatement subordonnées au directeur des chemins de fer aux armées. Elles lui adressent un rapport journalier et lui présentent toutes leurs demandes et propositions.

Art. 31. — *Sous-commissions de réseau et commissions de gare.*

Les commissions de réseau peuvent être assistées de *sous-commissions de réseau*. Elles disposent de *commissions de gare.*

Les sous-commissions de réseau et commissions de gare ont la même composition et les mêmes attributions que les organes similaires qui fonctionnent dans la zone de l'intérieur. Leur nombre et leur emplacement sont fixés par le directeur des chemins de fer sur la proposition des commissions de réseau intéressées. Le personnel militaire nécessaire à leur formation est fourni, s'il y a lieu, par le Ministre, sur la demande du directeur général, provoquée par le directeur des chemins de fer.

Art. 32. — *Personnel auxiliaire et matériel d'exécution.*

Les commissions de réseau disposent, pour assurer l'exécution du service, du personnel des compagnies affecté normalement aux lignes comprises dans la zone des armées. Lorsque ce personnel devient insuffisant, il peut être renforcé par prélèvement sur les autres lignes de la même compagnie demeurées dans la zone de l'intérieur. Le directeur général, sur la proposition du directeur des chemins de fer, saisi par la commission de réseau, adresse les demandes nécessaires au Ministre.

Il en est de même pour la fourniture du matériel roulant, lorsque l'importance du service l'exige.

Dans certains cas, le directeur des chemins de fer peut mettre momentanément à la disposition d'une commission de réseau, dans un but déterminé, des fractions de troupes de chemins de fer.

Art. 33. — *Relations des commissions de réseau et du personnel qui leur est subordonné avec le service des étapes.*

Les relations des commissions et des sous-commissions de réseau et des commissions de gare avec les directeurs et commandants d'étapes sont les mêmes que celles qui sont définies à l'article 39 ci-après, entre le service des étapes et les commissions de chemins de fer de campagne ou leurs agents.

Section IV. — Commissions de chemins de fer de campagne.

Art. 34. — *Composition.*

L'exploitation militaire des sections de voie ferrée au delà des stations de transition est confiée à des *commissions de chemins de fer de campagne* dont le nombre est déterminé par le directeur général des chemins de fer et des étapes.

Le personnel de ces commissions est nommé, pour la première formation, par le Ministre de la guerre et mis à la disposition des armées, quand il est nécessaire, sur la demande du directeur général des chemins de fer et des étapes. Les modifications qu'il peut y avoir lieu d'apporter ultérieurement dans la composition des commissions sont prescrites par le directeur des chemins de fer aux armées.

Chaque commission comprend :

Un officier supérieur, président;

Un ingénieur de chemins de fer qui, à défaut de dispositions spéciales prescrites par le directeur des chemins de fer, est le commandant de la section de chemins de fer de campagne mise à la disposition de la commission ou l'un de ces commandants désigné par le président de la commission s'il existe plusieurs sections.

Le président est, en toutes circonstances, le chef militaire de la commission, et le membre technique doit déférer aux ordres qu'il donne, lorsqu'il juge que les circonstances lui imposent de couvrir la responsabilité technique particulière de cet ingénieur en engageant la sienne.

La date d'entrée en fonctions de chaque commission et les limites du réseau qui lui est affecté sont fixées par le directeur des chemins de fer.

ART. 35. — *Personnel d'exécution et matériel d'exploitation.*

Le personnel d'exécution comprend :

1° Une ou plusieurs compagnies de *sapeurs de chemins de fer;*

2° Une ou plusieurs *sections de chemins de fer de campagne;*

3° Une ou plusieurs *sections télégraphiques de deuxième ligne.*

Le matériel d'exploitation et, s'il y a lieu, le matériel de la voie nécessaire peut être fourni aux commissions de chemins de fer de campagne par les chemins de fer nationaux, sur l'ordre du Ministre de la guerre, provoqué par le directeur général des chemins de fer et des étapes.

La livraison est faite aux stations de transition.

ART. 36. — *Personnel auxiliaire.*

Un détachement de gendarmerie peut être mis à la disposition du président de la commission pour la police des trains et des gares.

Il lui est également fourni un personnel adjoint dont la composition est indiquée par le tableau n° 2 annexé au présent règlement.

ART. 37. — *Désignation à l'avance du personnel de trois commissions.*

Le personnel de trois commissions de chemins de fer de campagne est tenu constamment au complet.

En temps de paix, chacune de ces commissions se réunit, au moins pendant quinze jours par an, pour étudier une section du réseau français suivant un programme déterminé par le Ministre.

ART. 38. — *Attributions.*

Les commissions de chemins de fer de campagne reçoivent leurs instructions du directeur des chemins de fer aux armées, qui se maintient en communications constantes avec leurs présidents.

Elles sont chargées :

Des travaux de construction, de réparation et de destruction de la voie et

des ouvrages d'art, du choix et de l'installation des stations ouvertes au service des transports;

De l'exploitation des sections qui leur sont affectés;

De l'exécution des travaux d'entretien de la voie;

De la police des trains et des gares ainsi que du service des infirmeries de gare et des haltes-repas pour les troupes transportées.

Les attributions spéciales de chacun des membres sont celles définies par le décret du 5 février 1889 pour les commissions de réseau. Le président adresse seul des ordres au commandant des sapeurs de chemins de fer mis à la disposition de la commission, et en général aux troupes militaires de la commission.

ART. 39. — *Relations des commissions avec les directions des étapes d'armée.*

Les commissions restent en relations constantes avec la *direction des étapes* de l'armée, à laquelle le réseau est affecté.

Elles communiquent à cette direction les tableaux de marche des trains, en reçoivent les demandes de transport et lui font connaître la suite qui peut y être donnée.

Elles donnent satisfaction aux demandes de transport dans la limite du nombre de trains réguliers ou facultatifs que le directeur des chemins de fer a mis à leur disposition après approbation des tableaux de marche de la section.

Si les demandes excèdent les moyens prévus, elles prennent les ordres du directeur des chemins de fer.

Elles se concertent avec les autorités d'étapes pour les mesures de protection de la voie, des gares et des trains.

SECTION V. — **Commandements de gare.**

ART. 40. — *Composition.*

Les présidents de commissions de chemins de fer de campagne ont sous leurs ordres directs les *commandements de gare*, dont ils déterminent les résidences dans les gares principales des sections que ces commissions exploitent.

Ces commandements sont ainsi composés :

Un officier, commandant militaire;

Un chef de gare.

Ce chef de gare, et le personnel technique en sous-ordre, sont fournis par les sections de chemins de fer de campagne ou, en cas de nécessité, par les compagnies de sapeurs de chemins de fer.

Dans chaque région de corps d'armée, deux commandants de gare sont désignés à l'avance, dès le temps de paix, par le Ministre de la guerre, sur la proposition annuelle des commandants de corps d'armée.

ART. 41. — *Attributions.*

Les commandements de gare sont les agents d'exécution locaux dont la commission de chemins de fer de campagne dispose, sur chaque section, pour

l'accomplissement de la tâche définie précédemment, en ce qui concerne l'exploitation (art. 38).

Ils ne reçoivent d'ordres que de la commission dont ils dépendent, et ils lui adressent un rapport quotidien (*).

Le commandant de gare est commandant d'armes dans sa gare et dans ses dépendances; il exerce sur le personnel de son commandement la même autorité que le président de la commission de chemins de fer de campagne sur les membres de cette commission.

Il est chargé spécialement de faire respecter les ordres techniques par toutes les troupes de passage, quel que soit le grade du chef qui les commande.

ART. 42. — *Relations des commandants de gare avec le service des étapes.*

Les commandants de gare se maintiennent en relations constantes avec les *commandants d'étapes* établis dans la localité, et se concertent avec eux pour toutes les mesures intéressant :

Le débarquement et l'embarquement du personnel et du matériel;

Le logement et l'alimentation des troupes appelées à stationner;

Les distributions de vivres au personnel du service des chemins de fer, lorsqu'il y a lieu;

La sécurité et la défense de la gare et de la voie dans le rayon du commandement d'étapes.

A défaut de commandement d'étapes, le service des étapes peut être confié au commandant de gare. Dans ce cas, il relève, au point de vue de ce service, de l'autorité d'étapes de la circonscription à laquelle il appartient.

Dans les stations têtes d'étapes de guerre, il est toujours établi un commandement d'étapes en même temps qu'un commandement de gare. Le commandant de gare a pour devoir de veiller à ce que tous les wagons soient immédiatement déchargés, puis rechargés, s'il y a lieu, pour être réexpédiés, et à ce que les abords de la gare ne soient jamais encombrés.

Il appartient au commandant d'étapes de faire emmagasiner les denrées ou le matériel qui doivent sortir de la gare, de loger les troupes qui doivent séjourner, et de former les convois à diriger sur l'armée.

ART. 43. — *Personnel mis temporairement à la disposition des commandants de gare.*

Les détachements de gendarmerie et les troupes d'étapes affectés par le service des étapes à la police ou à la défense d'une gare, ainsi que les plantons et corvées, passent, pendant la durée de leur mission, sous l'autorité du commandant de gare.

SECTION VI.

ART. 44. — *Service des chemins de fer dans une armée opérant isolément.*

Le *directeur des chemins de fer et des étapes* possède, conformément au

(*) Voir le tableau C annexé à l'appendice VII. (Voir *suprà* (*), p. 388.)

décret du 10 octobre 1889 (art. 13), les attributions ci-dessus indiquées pour le directeur général des chemins de fer et des étapes.

Le service est assuré, sous sa direction, par la ou les commissions de réseau et de chemins de fer de campagne affectées à l'armée.

CHAPITRE II.

RÈGLES D'EXÉCUTION DES TRANSPORTS.

ART. 45. — *Principe général.*

Les transports stratégiques exécutés dans la zone des armées s'effectuent, en général, conformément aux dispositions du règlement sur les transports ordinaires, sauf les modifications que le directeur général des chemins de fer et des étapes juge nécessaire de prescrire en raison des circonstances de guerre.

SECTION Ire. — Règles d'exploitation.

ART. 46. — *Transports privés.*

Dans la zone des armées, les lignes ferrées sont fermées au transport des voyageurs civils et des objets privés, sauf exceptions ordonnées par le directeur général des chemins de fer et des étapes, et portées à la connaissance du Ministre pour les transports qui doivent passer de la zone de l'intérieur dans celle des armées et réciproquement.

On entend par objets privés tous ceux que l'administration de la guerre n'a pas pris effectivement en charge. Toutefois ne sont pas considérés comme objets privés le bétail et les approvisionnements adressés directement aux corps de troupe ou aux services des armées.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1er, le commandant des armées peut autoriser l'ouverture au service commercial de certaines lignes de la zone des armées. Le directeur général des chemins de fer et des étapes exerce dans cette zone les attributions dévolues au Ministre dans la zone de l'intérieur, en vue de régler le détail du service sur les lignes ouvertes au trafic privé (art. 22).

Les dispositions arrêtées pour cette exploitation sont notifiées au Ministre toutes les fois qu'elles se rapportent à des lignes en correspondance directe avec celles de la zone de l'intérieur.

ART. 47. — *Stations têtes d'étapes de guerre.*

Les emplacements et les affectations des stations têtes d'étapes de guerre sont modifiés en raison des circonstances. Ces stations sont, en principe, aussi rapprochées que possible des troupes, mais elles doivent aussi présenter les ressources nécessaires pour que l'exploitation y fonctionne facilement. Des *annexes temporaires* sont créées, au besoin, dans des stations voisines.

Le directeur général prend à cet effet les mesures nécessaires et les notifie aux commandants d'armée, au directeur des étapes de chaque armée, ainsi qu'au Ministre (état-major général).

ART. 48. — *Ordres de service pour le mouvement et la comptabilité.*

La circulation des trains sur les lignes en deçà des stations de transition s'effectue conformément aux règlements des compagnies exploitantes. Au delà des stations de transition, les sections de chemins de fer de campagne continuent à se conformer, autant que possible, pour l'exploitation aux règlements des compagnies qui les ont fournies. Elles appliquent également les règles de comptabilité en vigueur dans ces compagnies pour les transports effectués sur les lignes qui leur sont confiées. Des ordres de service spéciaux règlent les détails qui ne sauraient être prévus en temps de paix.

SECTION II. — **Protection de la voie et des trains.**

ART. 49. — *Protection contre les opérations stratégiques de l'ennemi.*

La protection des voies ferrées contre les opérations stratégiques de l'ennemi est du ressort des opérations militaires dirigées par le grand état-major général.

Il n'appartient qu'au commandant en chef des armées, aux commandants d'armée ou aux commandants de corps d'armée opérant isolément, d'ordonner les dispositions d'ensemble nécessaires pour assurer cette protection.

Les corps qui couvrent les stations de tête dans la ligne de déploiement des armées les protègent directement.

ART. 50. — *Protection de la voie et des trains contre les partisans ou les habitants.*

La voie, les ouvrages d'art et les trains doivent être mis à l'abri des tentatives de destruction exécutées, soit par des partisans, soit, en pays ennemi, par des habitants.

Cette tâche incombe aux commandants d'étapes, dépendant des directions des étapes ou des commandements territoriaux particuliers, après entente avec les commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne intéressées.

« Les propositions concernant la sécurité des voies ferrées sont établies de concert avec la commission de chemins de fer intéressée et transmises par le directeur des étapes au directeur général des chemins de fer et des étapes. »

« Celui-ci prononce après avoir pris l'avis du service des chemins de fer. Dans le cas d'urgence, le directeur des étapes prend les mesures provisoires que nécessitent les circonstances. Dans le même cas, les commissions de chemins de fer ainsi que les commissaires militaires et les commandants de gare ont le droit d'adresser des réquisitions de troupes aux commandants d'étapes ou aux commandants des colonnes mobiles ; les uns et les autres y défèrent dans la mesure du possible et rendent compte aussitôt au commandant du gîte principal d'étapes dont ils relèvent ou au directeur des étapes (*). »

(*) Services des étapes (art. 16).

Art. 51. — *Mesures à prendre sur les sections menacées par les détachements ennemis.*

Sur les sections dont la voie est exposée aux tentatives de l'ennemi, la plus grande prudence doit présider à l'expédition et à la conduite des trains. Leur expédition doit être précédée de l'échange avec les postes en avant de renseignements sur l'état du chemin à parcourir. Ces dépêches sont précédées elles-mêmes de l'échange de signes convenus entre les agents qui correspondent et destinés à prémunir contre les surprises.

Art. 52. — *Cas où le chef de la troupe embarquée prend la direction du train.*

Si l'on prévoit que le train peut être attaqué, le chef de la troupe embarquée prévenu prend la direction du train; il prescrit alors les mesures de précaution que commandent les circonstances; les agents techniques de l'exploitation doivent déférer à ses ordres.

Art. 53. — *Escorte d'infanterie donnée aux trains de matériel.*

Les trains de matériel reçoivent, dans les mêmes circonstances, par les soins des commandants d'étapes, sur la réquisition des commissaires militaires ou commandants de gare, une escorte d'infanterie placée dans les premières voiture et qui se tient prête à descendre au premier signal.

Le chef de l'escorte prend la direction du train comme il est dit à l'article précédent.

Art. 54. — *Destruction de la voie et des ouvrages d'art.*

Il est de règle absolue qu'aucun ouvrage d'art ne peut être détruit ou mis hors de service sans l'ordre formel du commandant en chef des armées ou des généraux qu'il a délégués spécialement à cet effet.

La destruction de la voie et des ouvrages d'art rentre dans les attributions des autorités (*) du service des chemins de fer, qui la font assurer soit par les troupes de chemins de fer, soit par toute autre troupe susceptible d'être utilisée à cet effet.

TITRE IV.

TRANSPORT DU MATÉRIEL EN TEMPS DE GUERRE.

Art. 55. — *Règle générale.*

Les règles qui régissent l'exécution des transports ordinaires de matériel et

---

(*) Ces autorités sont :

Le directeur général des chemins de fer et des étapes ;
Le directeur des chemins de fer aux armées ;
Les commissions de réseau ;
Les commissions de chemins de fer de campagne.

qui ont été développées dans le règlement sur les transports ordinaires sont applicables aux transports de matériel dans la zone de l'intérieur et dans celle des armées, avec les modifications qui vont être indiquées.

CHAPITRE PREMIER.

TRANSPORTS DANS LA ZONE DE L'INTÉRIEUR.

SECTION Ire. — Gares de rassemblement. — Stations-magasins. — En-cas mobiles.

ART. 56. — *Gares de rassemblement. — Personnel à y attacher.*

Le matériel qui, conformément aux articles 23 et 25 du présent règlement, doit être expédié sur la gare de rassemblement, est envoyé à l'adresse du comptable entrepositaire attaché à la commission siégeant dans cette gare.

Un personnel est mis à la disposition de la commission de gare pour assister le comptable dans toutes les opérations de reconnaissance et de réexpédition du matériel transitant (*).

ART. 57. — *Conditionnement des colis des corps de troupe.*

Tous les colis à destination d'un corps de troupe à l'armée doivent être solidement conditionnés et porter sur deux de leurs faces, au moins, l'indication en gros caractères du corps de troupe, de la division, du corps d'armée et de l'armée, ainsi que de la nature du matériel.

ART. 58. — *Stations-magasins.*

Les stations-magasins, tout en servant à maintenir disponibles, à une distance peu considérable du théâtre de la guerre, les approvisionnements de toute nature, constituent un régulateur indispensable du mouvement des approvisionnements, soit vers l'armée, soit vers l'intérieur en cas d'évacuation ou de retraite.

Les emplacements et les affectations de ces stations sont fixés comme il est dit aux articles 10 et 27; ils sont notifiés aux commandants d'armée et de corps d'armée par les soins du général commandant en chef et aux commandants de région territoriale par le Ministre.

ART. 59. — *Conditions que ces stations doivent remplir.*

Les stations-magasins doivent réunir, autant que possible, les conditions suivantes :

De bonnes communications routières;

De vastes espaces propres au déchargement, avec un développement de quais suffisant;

(*) Appendice VII, tableau A. (Voir *suprà* (*), p. 388.)

Des hangars à marchandises, des abris, ou au moins des emplacements pour en construire, avec des abords pavés ou empierrés;

Une gare spacieuse susceptible d'agrandissement;

Tous les accessoires fixes nécessaires aux mouvements intérieurs des gares (réservoirs d'eau, plaques tournantes, grues, etc.).

ART. 60. — *Personnel. — Hangars et magasins.*

Chaque station-magasin est placée sous le commandement d'un officier supérieur, qui est commissaire ou commandant de gare et en même temps commandant d'étapes si la station-magasin est située dans la zone des étapes.

Un fonctionnaire de l'intendance dirige l'ensemble des services administratifs de la station.

La composition du personnel auxiliaire est déterminée par instruction ministérielle (*).

Les hangars et magasins sont répartis et organisés d'une manière distincte par service (artillerie, génie, télégraphie, santé, subsistances, habillement, campement et colis des corps).

ART. 61. — *Règle relative au déchargement.*

En règle générale, le matériel et les denrées destinés à l'armée, qu'ils proviennent des gares de rassemblement ou de tout autre expéditeur, ne sont dirigés que sur les stations-magasins où ils doivent être immédiatement déchargés.

Les agents de chaque service procèdent sans délai à la reconnaissance, à la réception et à l'emmagasinement du matériel.

ART. 62. — *Exceptions à la règle précédente et réexpéditions.*

Lorsque, pour satisfaire aux demandes de denrées ou de matériel parvenues de l'armée au moment de l'arrivée des trains aux stations-magasins, il y a avantage à utiliser tout ou partie de leur chargement pour les expéditions à faire sur les stations têtes d'étapes de guerre, on doit, dans l'intérêt même de la rapidité et de la facilité des mouvements, s'abstenir de procéder au déchargement des wagons qui pourraient entrer dans la composition des trains à former le jour même pour l'armée.

Cette disposition est toujours mise en pratique lorsqu'il s'agit du matériel composant les parcs de siège de l'artillerie ou ceux du génie et qui, à ce titre, ne peut être considéré comme faisant partie des approvisionnements courants.

Les mêmes règles sont observées toutes les fois qu'il y a avantage reconnu pour les expéditions de l'armée vers l'intérieur, en cas d'évacuation ou de retraite.

Dans ces divers cas, les trains sont reconnus par les agents comptables et réexpédiés sans rompre charge, avec un convoyeur, en se conformant aux règles détaillées plus loin.

(*) Appendice VII, tableau A. (Voir *suprà* (*), p. 388.)

Art. 63. — *En-cas mobiles.*

Afin d'assurer sur la ligne la plus avancée l'approvisionnement en munitions de guerre et en subsistances qui est absolument indispensable pour tous les cas, le directeur général des chemins de fer et des étapes, après entente avec les chefs de service intéressés, prend (de concert avec le Ministre, état-major général, pour les stations-magasins situées dans la zone de l'intérieur) les dispositions nécessaires pour que deux ou trois trains de munitions et de subsistances soient toujours formés et garés dans des stations situées sur chaque ligne de communication par voie ferrée, en avant de la station-magasin la plus rapprochée de l'armée. Ces trains tout chargés constituent des magasins roulants, qui portent le nom d'*en-cas mobiles*.

Les *en-cas mobiles* doivent être remplacés par de nouveaux trains dès que les premiers expédiés ont été déchargés.

Les stationnements des wagons ainsi immobilisés sont constatés contradictoirement par les agents comptables de la guerre et les agents des compagnies, afin de permettre à ces dernières de facturer, suivant les tarifs approuvés, les loyers de wagons qui leur sont dus.

Art. 64. — *Destination des approvisionnements des stations-magasins.*

Les approvisionnements constitués dans les stations-magasins sont destinés, quelle que soit leur origine et sans distinction de corps, au service de l'armée pour laquelle ils ont été réunis.

Il n'est fait d'exception à cette règle que pour les colis et le matériel propres à chaque corps de troupe.

Section II. — Demandes d'ordres de transport.

Art. 65. — *Règle générale.*

A dater du jour où paraît le décret de mobilisation, il est interdit aux autorités militaires de remettre aux gares des *ordres de transport* sans avoir accompli les formalités décrites à l'article suivant.

Art. 66. — *Demandes d'ordres de transport et leur classement.*

Le directeur général des chemins de fer et des étapes, d'une part, les divers services du Ministère de la guerre et les autorités militaires territoriales, d'autre part, adressent au Ministre (état-major général) des *demandes d'ordre de transport*, en double expédition, pour tous les envois de matériel que les dépôts des corps de troupe ou les établissements militaires ont à effectuer.

Ces demandes sont établies d'une façon distincte par service pour chacune des gares qui doivent recevoir des ordres de transport.

Le Ministre classe les envois par ordre d'urgence d'après les indications fournies par le directeur général des chemins de fer et des étapes et les autorités ci-dessus désignées, mais de manière à donner satisfaction, avant tout, aux besoins des armées.

Les demandes sont ensuite transmises à la commission de réseau du point de départ qui détermine le train par lequel le transport sera effectué et inscrit sur chacune d'elles :

1° Un numéro de classement par gare;

2° La mention de la date à laquelle le transport sera effectué et l'indication du train de départ et de l'itinéraire.

Une des deux expéditions est renvoyée par l'intermédiaire du Ministre (état-major général) à l'autorité dont elle émane, afin que l'ordre de transport soit établi d'après ces indications; l'autre expédition est conservée par la commission de réseau qui donne les avis nécessaires au personnel de la compagnie de départ et aux commissions de réseau (ou de chemins de fer de campagne) de transit et d'arrivée.

ART. 67. — *Désignation par le Ministre des gares ouvertes à la remise directe des ordres de transport.*

Le Ministre (état-major général), après s'être rendu compte du mouvemen général du matériel transporté sur le réseau de l'intérieur, peut rendre ultérieurement aux autorités compétentes (art. 5 et 61 du règlement sur les transports ordinaires) le droit d'adresser directement des ordres de transport, pour toutes ou pour certaines destinations, aux gares situées sur certaines lignes qu'il désigne spécialement.

Toute décision prise à ce sujet par le Ministre (état-major général) est immédiatement notifiée aux autorités militaires et aux commissions de réseau intéressées.

ART. 68. — *Comptes-rendus adressés par les commissions des gares de rassemblement.*

Les commissions des gares de rassemblement rendent compte, dans leur rapport journalier, aux commissions ou sous-commissions de réseau, dont elles relèvent, et les commissions de réseau au Ministre (état-major général) de l'importance des expéditions mises en mouvement et de celles restant à effectuer.

Ces renseignements précisent la nature des denrées et leur tonnage.

ART. 69. — *Avis transmis d'une commission de réseau à l'autre.*

Autant que possible, chaque commission de réseau avise journellement la commission qui la suit, dans le sens du mouvement, de l'importance approximative des remises qui lui seront faites dans la journée du lendemain.

SECTION III. — **Lettres de voiture et factures d'expédition. — Convoyeurs. — Chargement et déchargement des wagons.**

ART. 70. — *Établissement de ces pièces, leur destination.*

Tout transport de matériel et de denrées donne lieu à l'établissement d'une lettre de voiture, comme il est dit à l'article 37 du règlement sur les transports ordinaires. Chaque expédition de l'intérieur à une station-magasin, en passe-

debout par une gare de rassemblement, constitue deux transports distincts, savoir :

1° Un transport entre le lieu d'origine à l'intérieur et la gare de rassemblement;

2° Un autre transport entre cette gare et la station-magasin.

Et *vice versa* pour les expéditions des stations-magasins sur l'intérieur.

Chacun d'eux donne lieu à l'établissement d'une lettre de voiture.

En outre, une facture d'expédition, établie par le comptable expéditeur suivant les prescriptions du règlement sur la comptabilité-matières, est adressée directement au comptable de la station-magasin.

Une ampliation de cette facture est transmise au comptable entrepositaire de la gare de rassemblement sous le couvert du commissaire militaire de cette gare.

ART. 71. — *Reconnaissance du matériel.*

Le commissaire militaire de la gare de rassemblement fait reconnaître le matériel par le personnel compétent au moyen des lettres de voiture ou des factures d'expédition, et le fait réunir, autant que possible, par nature distincte par wagon.

Toutefois, les wagons arrivant de l'intérieur à la gare de rassemblement complètement chargés de matériel à destination d'une station-magasin ne sont pas déchargés et sont réexpédiés tels qu'ils sont arrivés.

ART. 72. — *Marques extérieures des wagons.*

Chaque wagon porte extérieurement une inscription sommaire indiquant :

1° La nature et l'importance du chargement;

2° La gare expéditrice;

3° La station-magasin destinataire.

Cette inscription est faite sur une étiquette de couleur rouge pour les wagons chargés de munitions et de substances explosives.

ART. 73. — *Convoyeurs.*

L'autorité militaire peut, dans certains cas, en raison de la nature exceptionnelle du chargement transporté (pain ou denrées fraîches, munitions et artifices d'une nature particulière, accessoires et rechanges pour l'armement, etc.), faire accompagner chaque train destiné à l'armée par un convoyeur militaire; ce convoyeur est muni d'un bon de chemin de fer, dressé dans la forme ordinaire, qu'il remet à la gare de départ en échange d'un titre assurant son transport.

Les convoyeurs sont tenus, pendant l'accomplissement de leur mission, à l'observation des règles intérieures de police auxquelles le personnel des compagnies est assujetti; ils prennent place dans les vigies ou dans le fourgon du chef de train.

Dès l'arrivée à destination, ils préviennent l'autorité militaire destinataire de la présence en gare du matériel avec lequel ils ont voyagé; ils sont, dans

ce but, porteurs à titre de renseignement, de doubles des factures d'expédition. Les convoyeurs sont, en général, choisis dans le personnel auxiliaire attaché à la gare de rassemblement; ils doivent rentrer à leur poste immédiatement après chaque voyage.

ART. 74. — *Transport de bétail.*

Les transports de bétail sont toujours accompagnés d'un personnel spécial calculé à raison d'un toucheur par quatre wagons.

Le bétail n'a pas besoin de recevoir de fourrages ni de boire lorsque les trajets n'excèdent pas trente-six heures et ne se font pas pendant les chaleurs. Si le transport devait exiger un temps plus long, il faudrait décharger le bétail à une station convenablement aménagée pour le faire manger et boire. Pendant les chaleurs on le fait boire toutes les vingt-quatre heures.

ART. 75. — *Chargement et déchargement des wagons.*

Les opérations de chargement et de déchargement des wagons sont faites, dans les gares, sous la surveillance spéciale des commissaires ou commandants de gare, par les ouvriers ordinaires des compagnies de chemins de fer et, en cas d'insuffisance, par des ouvriers militaires ou par des travailleurs requis dans la population et mis à la disposition du chef de gare, pour le compte des compagnies.

CHAPITRE II.

TRANSPORTS PASSANT DE LA ZONE DE L'INTÉRIEUR DANS LA ZONE DES ARMÉES ET INVERSEMENT.

ART. 76. — *Réexpédition du matériel par les stations-magasins sur les stations têtes d'étapes de guerre.*

Les stations-magasins réexpédient le matériel et les denrées sur les stations têtes d'étapes de guerre ou sur les magasins intermédiaires, conformément aux demandes du directeur des étapes de l'armée à laquelle elles sont respectivement affectées.

Les réexpéditions se font par des trains dont la marche est réglée par les tableaux de service ou par des instructions spéciales données par le Ministre (état-major général) et par le directeur des chemins de fer aux armées, chacun en ce qui le concerne.

Aux stations têtes d'étapes de guerre a lieu la remise des denrées, du matériel ou des colis au service compétent des étapes qui en donne décharge à la gare et qui en assure, soit le chargement immédiat en gare sur les équipages de l'armée, soit le dépôt dans les magasins du lieu.

A ces mêmes stations têtes d'étapes de guerre, le service des étapes fait remise à la gare de tout le matériel à réexpédier en arrière.

ART. 77. — *Convoyeurs gardes-bagages.*

Tous les trains expédiés des stations-magasins, ainsi que ceux qui pourraient exceptionnellement les traverser, sont pris en charge à la station-magasin par des convoyeurs gardes-bagages munis de bons de chemin de fer pour leur transport personnel, et sont accompagnés par eux jusqu'à destination.

Les gardes-bagages sont responsables du chargement.

ART. 78. — *Factures militaires d'expédition.*

Pour chaque envoi de la station-magasin à l'armée, le comptable militaire expéditeur établit en double une facture d'expédition par service.

Cette facture porte l'indication du numéro du wagon, de la nature, de la quantité et de la destination du chargement.

Les deux expéditions de la facture sont confiées au garde-bagages qui en remet une au comptable destinataire et rapporte l'autre, revêtue du récépissé de ce comptable, à l'expéditeur.

Lorsqu'un train de matériel ou de munitions à destination primitive d'une station-magasin (art. 23) est dirigé exceptionnellement sans rompre charge au delà de cette station (art. 62), les lettres de voiture qui l'accompagnent sont retirées du train et visées par les destinataires pour service exécuté. Après avoir reconnu le matériel rapidement et sans le décharger, les comptables intéressés établissent de suite, au moyen des factures d'origine, de nouvelles factures d'expédition, comme il est dit ci-dessus. Dans ce cas particulier, la reconnaissance du matériel ne pouvant s'opérer que d'une façon sommaire, les nouvelles factures portent la mention spéciale de *réexpédition d'urgence.*

ART. 79. — *Bordereaux de chargement des trains.*

Les factures militaires d'expédition sont énumérées dans un bordereau (modèle n° 3) qui tient lieu de la lettre de voiture ordinaire.

Ce bordereau est établi par le comptable militaire en double expédition et certifié par le chef de gare ou par son délégué, visé par le membre militaire de la commission de gare et signé pour prise en charge par le garde-bagages.

A la station de transition une des expéditions de ce bordereau est remise au chef de gare, après avoir été visée par l'autorité militaire de gare pour constatation du transport effectué jusqu'à ce point.

L'autre expédition est visée par la même autorité pour continuation de route et accompagne le train jusqu'à la destination finale.

ART. 80. — *Emploi des bordereaux pour la justification des dépenses.*

Le bordereau visé et remis à la station de transition au chef de gare est mis à l'appui des factures de transport établies par les compagnies, comme pièce justificative du service fait tant sur les lignes situées dans la zone de l'intérieur que sur celles situées entre la ligne de démarcation et les stations de transition.

L'autre expédition, visée et remise à la gare de destination finale au chef de

gare, est mise à l'appui de la comptabilité de la section de chemins de fer de campagne à laquelle appartient cette gare.

CHAPITRE III.

TRANSPORTS DANS LA ZONE DES ARMÉES.

ART. 81. — *Dispositions générales.*

Les gares de rassemblement et les stations-magasins qui se trouvent dans la zone des armées au moment de la délimitation de cette zone passent sous les ordres du commandant en chef.

Selon les circonstances, il peut aussi être créé dans cette zone de nouvelles stations-magasins, dont l'emplacement et l'affectation sont déterminés par le directeur général des chemins de fer et des étapes conformément aux instructions d'ensemble du commandant en chef.

La création de ces nouvelles stations-magasins ou les modifications apportées dans l'emplacement et l'affectation des anciennes n'entraînent pas, en général, la suppression des stations-magasins primitives qui sont destinées à servir de réserves de seconde ligne et de régulateurs pour les mouvements vers l'intérieur en cas d'évacuation ou de retraite.

Les stations-magasins créées dans la zone des armées sont destinées à recevoir le matériel et les denrées réunis sur place ou provenant des expéditions de l'intérieur et des stations-magasins situées en arrière.

La réception, l'emmagasinement et la réexpédition du matériel dans les gares de rassemblement et les stations-magasins situés dans la zone des armées se font d'après les règles développées ci-dessus.

ART. 82. — *Demandes d'ordres de transport dans la zone des armées.*

Le directeur général des chemins de fer et des étapes détermine, sur la proposition du directeur des chemins de fer aux armées, les commissions de réseau ou de chemins de fer de campagne auxquelles les autorités militaires territoriales ou les directeurs des étapes devront adresser leurs demandes de transport.

Les commissions de réseau (ou de chemins de fer de campagne) donnent satisfaction à ces demandes de transport dans la limite du nombre des trains dont elles disposent.

Lorsque les demandes de transport dépassent ces limites, les commissions de réseau (ou de chemins de fer de campagne) en réfèrent immédiatement au directeur des chemins de fer aux armées qui prend les instructions du directeur général des chemins de fer et des étapes au sujet du classement par ordre d'urgence des transports demandés et de la mise en marche, s'il y a lieu, de trains spéciaux.

ART. 83. — *Avis transmis d'une commission de réseau ou de chemins de fer de campagne à l'autre.*

Autant que possible, chaque commission de réseau ou de chemins de fer de campagne avise journellement la commission qui la suit, dans le sens du mou-

vement, de l'importance approximative des remises qui lui seront faites dans la journée du lendemain.

TITRE V.

TRANSPORT DES MALADES ET BLESSÉS EN ARRIÈRE DES ARMÉES.

CHAPITRE I.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 84. — *Direction du service.*

Le Ministre et le directeur général des chemins de fer et des étapes règlent, d'un commun accord, l'ensemble des mouvements nécessités par les évacuations des malades et blessés (art. 10 et 27).

Les mesures de détail d'exécution qui en résultent sont concertées, pour chaque armée, entre le directeur du service de santé, le directeur des étapes et la commission de réseau (ou de chemins de fer de campagne) correspondante. Ces autorités échangent des communications journalières, sur tout ce qui peut intéresser le service des évacuations.

ART. 85. — *Organisation des lignes d'évacuation.*

Au cours des opérations, l'affectation des régions d'hospitalisation, le tracé et l'affectation des lignes d'évacuation peuvent être modifiés après entente entre le directeur général des chemins de fer et des étapes et le Ministre (état-major général) qui donnent les ordres nécessaires, chacun en ce qui le concerne.

Les lignes d'évacuation sur les voies ferrées partent des stations têtes d'étapes de guerre et aboutissent à l'intérieur du territoire à des gares dites : « Points de répartition ».

A chaque station tête d'étapes de guerre, un *hôpital d'évacuation* assure l'embarquement des malades et blessés dans les trains d'évacuation. Si des embarquements doivent être effectués dans d'autres gares, l'hôpital d'évacuation y détache une ou plusieurs sections pour assurer ces opérations (*).

Sur le parcours des lignes, des *infirmeries de gare* fournissent la nourriture et les médicaments aux évacués de passage.

Enfin, à la gare point de répartition, les malades et blessés sont répartis par les soins du service de santé de l'intérieur, dans les différents établissements sanitaires de la région.

ART. 86. — *Répartition des malades et blessés.*

Le commissaire militaire de la station tête d'étapes de guerre reçoit, chaque jour, des directeurs du service de santé des régions territoriales affectées à l'hospitalisation des malades et blessés de l'armée dont il assure les évacua-

---

(*) Règlement des étapes (art. 70).

tions, l'avis du nombre de places disponibles dans l'ensemble des établissements de ces régions.

D'après ces indications et les instructions données par la commission de réseau (ou de chemins de fer de campagne) dont elle relève, la commission de gare, après concert avec le médecin chef de l'hôpilal d'évacuation (et, s'il y a lieu, avec un délégué de la Société française de secours aux blessés), fixe la composition et l'heure de départ des trains d'évacuation. Elle désigne la gare point de répartition sur laquelle chacun de ces trains sera dirigé.

A la gare d'arrivée, les trains sont reçus par le directeur régional du service de santé, ou son délégué, qui fixe la répartition des malades et blessés entre les divers établissements hospitaliers de la région. La commission de gare assure ensuite le transport à destination définitive par les premiers trains disponibles, conformément aux instructions de la commission de réseau.

CHAPITRE II.

HÔPITAUX D'ÉVACUATION ET INFIRMERIES DE GARE.

Art. 87. — *Hôpitaux d'évacuation.*

Les hôpitaux d'évacuation placés aux stations têtes d'étapes de guerre et les sections détachées comme il est dit à l'article 85 sont établis dans le voisinage immédiat de la gare et relèvent du service des étapes.

Art. 88. — *Infirmeries de gare.*

Les infirmeries de gare sont établies dans des gares et bifurcations importantes.

Elles sont, en général, desservies par la Société de secours aux blessés.

Elles sont destinées :

1° A pourvoir à la nourriture des malades ou blessés traversant la gare dans des trains d'évacuation;

2° A donner les secours médicaux urgents, et à recevoir les malades dont l'état se serait aggravé pendant le voyage, au point de ne pouvoir leur permettre de le continuer;

3° A procurer, avec l'assistance des autorités militaires locales, le logement aux malades pendant les arrêts prolongés des trains;

4° A assurer, au besoin, l'évacuation des malades provenant des établissements hospitaliers du voisinage.

Les infirmeries de gare n'étant destinées qu'à recevoir momentanément les malades, doivent être installées dans le voisinage d'établissements hospitaliers, que l'on crée au besoin, et sur lesquels elles évacuent promptement les hommes qui ne peuvent continuer leur route.

Elles sont organisées dans la zone de l'intérieur par les soins du Ministre et dans la zone des armées par les soins du directeur des chemins de fer aux armées.

Elles relèvent du commissaire militaire (ou commandant) de gare intéressé au point de vue de la discipline et du service intérieur de la gare.

Un service alimentaire doit toujours être prêt à fonctionner dans les infirmeries de gare (*).

Des mesures sont prises pour que les distributions de vivres puissent être faites dans les voitures mêmes à tous les malades qui ne sont pas en mesure de se déplacer.

CHAPITRE III.

TRAINS D'ÉVACUATION.

Art. 89. — *Emploi du matériel roulant des compagnies.*

Les voitures à voyageurs sont réservées aux militaires atteints de blessures légères et pouvant être transportés assis.

Les voitures de 1re et de 2e classes sont affectées aux officiers, ainsi qu'aux malades qui ont le plus besoin de ménagements; celles de 3e classe servent pour les moins souffrants.

Les voitures à voyageurs ne reçoivent pas d'aménagements spéciaux.

Les wagons à marchandises aménagés pour le transport des hommes ne sont utilisés pour les militaires malades ou blessés, pouvant voyager assis, que dans le cas d'absolue nécessité.

Les wagons à marchandises couverts servent au transport des militaires blessés ou gravement malades qui doivent être transportés couchés.

Ces wagons reçoivent des aménagements spéciaux (lits de camp, lits ou brancards suspendus, moyens d'éclairage, etc.) (**).

Les voitures qui ont servi à l'évacuation des malades et blessés, ne sont employées à de nouveaux transports à destination de l'armée qu'après avoir été désinfectées. La désinfection est pratiquée immédiatement après le débarquement par les soins du service de santé du point d'arrivée.

Art. 90. — *Organisation des transports d'évacuation.*

Les transports d'évacuation ont lieu au moyen :

1° Des trains sanitaires *permanents* } pour les malades ou blessés couchés;
2° Des trains sanitaires *improvisés* }

3° Des voitures à voyageurs comprises dans les *trains ordinaires* ou constituant des *trains complets* pour les malades ou blessés assis.

A chaque train sanitaire sont affectés un ou plusieurs médecins, un officier ou adjudant-élève d'administration du service des hôpitaux et le nombre d'infirmiers nécessaire. (Ce personnel peut aussi être fourni par la Société de secours aux blessés.)

Le médecin le plus ancien commande l'évacuation; au point de vue des relations avec les agents de l'exploitation, il remplit les fonctions du chef de la

(*) Un tableau figurant à l'appendice V relatif aux infirmeries de gare donne la composition du personnel desdites infirmeries. (Voir *suprà* (*), p. 388.)

(**) Le détail de ces aménagements est exposé dans une notice jointe à l'appendice V. (Voir *suprà* (*), p. 388.)

troupe embarquée, telles qu'elles sont définies par le règlement sur les transports ordinaires.

L'exécution du service médical est réglée conformément aux dispositions du règlement sur le service de santé en campagne ; les militaires évacués sur l'intérieur doivent emporter avec eux tous leurs effets d'habillement, mais jamais leurs armes (*).

ART. 91. — *Trains sanitaires permanents.*

Les *trains sanitaires permanents* sont composés de voitures spécialement construites ou aménagées pour le transport des malades et blessés les plus grièvement atteints, qui ne pourraient supporter le transport par les voitures ordinaires et qu'il importe cependant, dans l'intérêt de l'armée, d'évacuer du théâtre des opérations.

Ils sont organisés, dès le temps de paix ou pendant la période de préparation à la guerre, dotés d'un personnel spécial et répartis par le Ministre entre les différentes armées, sur les propositions du directeur général des chemins de fer et des étapes.

Chaque voiture porte l'insigne de la convention de Genève et la désignation : *Train sanitaire permanent n°* .

Ces trains constituent de véritables hôpitaux roulants et sont administrés comme tels. Le service médical s'y fait sans interruption ; l'alimentation est préparée dans le train lui-même.

ART. 92. — *Trains sanitaires improvisés.*

Les *trains sanitaires improvisés* se composent de voitures couvertes à marchandises des compagnies de chemins de fer, qui reçoivent, au moment du besoin, par les soins des hôpitaux d'évacuation, un aménagement temporaire facile à placer et à enlever.

Le fanion de la convention de Genève accompagné du fanion national est arboré sur la première voiture. En outre, sur chaque wagon, on inscrit un numéro d'ordre et l'on place, alternativement sur l'une ou l'autre des faces latérales, l'insigne de la convention de Genève.

Lorsque le train, après avoir débarqué les hommes évacués, est employé à d'autres transports, ces insignes sont enlevés et ne demeurent que sur les voitures qui rapportent à l'hôpital d'évacuation les objets d'aménagement.

L'exécution du service est confié à un personnel fourni par l'hôpital d'évacuation (ou par la Société de secours aux blessés) et désigné par le médecin chef de cet hôpital. Ce personnel aménage les voitures avec le concours des agents des gares, installe les malades et blessés et assure le service médical pendant la route.

L'alimentation en cours de route est assurée par les infirmeries de gare.

(*) L'appendice V donne les règles relatives à l'embarquement et au débarquement des malades et blessés. (Voir *suprà* (*), p. 388.)

ART. 93. — *Transport des malades et blessés assis.*

Les malades et blessés en état de voyager assis peuvent être transportés par les trains ordinaires dans des voitures à voyageurs.

Ce transport par les trains ordinaires est surtout employé pour évacuer les militaires légèrement atteints sur les hôpitaux et dépôts de convalescents établis le long des voies ferrées dans la zone des armées. Des places sont réservées à quelques infirmiers de l'hôpital d'évacuation. L'un d'eux remplit les fonctions de chef de détachement.

En cas d'urgence, des trains complets peuvent être organisés au moyen de voitures à voyageurs pour le transport des malades voyageant assis, afin de parer aux agglomérations subites de malades et de blessés, en prévision d'épidémies (*) ou à la suite d'engagements importants. Ces évacuations portent le nom de *convois de malades.*

En règle générale, ces trains ne voyagent que de jour. Une infirmerie de gare, désignée à cet effet, assure l'alimentation et procure le logement.

ART. 94. — *Précautions à prendre dans la formation des trains.*

Dans les trains complets, les wagons contenant les malades ou blessés qui réclament les plus grands ménagements, sont toujours placés dans le milieu du train où les secousses et les chocs sont moins sensibles; dans les trains qui admettent d'autres voitures que celles des blessés, ces dernières sont placées également au milieu du train.

ART. 95. — *Marche des trains d'évacuation.*

Sur les lignes utilisées uniquement pour les besoins militaires, la vitesse des trains d'évacuation est celle des trains militaires ordinaires.

Sur les lignes où le service normal du temps de paix a été repris, il convient de donner aux trains d'évacuation une marche un peu plus rapide qu'aux trains militaires ordinaires quand le profil le permet; toutefois à moins de circonstances exceptionnelles, la vitesse moyenne de ces trains ne doit pas dépasser 40 *kilomètres* à l'heure.

Dans l'un et l'autre cas on prévoit des arrêts suffisants pour que le service médical en cours de route puisse être fait convenablement.

ART. 96. — *Arrivée des malades, leur débarquement.*

L'arrivée des malades à destination doit être annoncée de telle façon que l'autorité militaire locale puisse faire réunir à la gare des moyens de transport en quantité suffisante pour porter immédiatement les malades et blessés à l'hôpital.

(*) Conformément au règlement sur le service de santé en campagne les militaires atteints de maladies épidémiques ou contagieuses ne doivent pas être évacués. Ils doivent être soignés sur place.

CHAPITRE IV.

AVIS A DONNER, FEUILLE D'ÉVACUATION, BONS DE CHEMIN DE FER.

ART. 97. — *Avis et notifications.*

Dès que le départ d'un transport d'évacuation est arrêté, le commissaire militaire (ou commandant) de la gare de départ fait connaître par voie télégraphique, ou par tout autre moyen, aux commissaires des gares désignées pour les arrêts et l'arrivée, l'effectif de l'évacuation, l'heure d'arrivée aux gares, le nombre de rations à faire préparer.

Il prévient notamment le commissaire militaire de la gare d'arrivée du nombre de malades ou blessés gravement atteints qui doivent être transportés couchés à l'hôpital.

Le commissaire militaire de la gare d'arrivée communique immédiatement tous ces renseignements au directeur régional du service de santé et à l'autorité militaire locale.

ART. 98. — *Feuille d'évacuation.*

Le comptable dans les trains permanents ou improvisés et l'un des infirmiers dans les trains ordinaires, sont porteurs d'une *feuille d'évacuation*, établie en double expédition par l'hôpital d'évacuation.

Aucun malade ou blessé n'est admis dans les trains d'évacuation s'il n'est porté sur cette feuille. Cette prescription doit être rigoureusement observée.

Si, par suite de circonstances de force majeure ou de l'encombrement et de la précipitation apportée dans l'embarquement, la feuille d'évacuation n'a pu être établie que d'une manière sommaire et incomplète, le comptable qui accompagne le train la complète pendant la route. Il y inscrit les mutations qui se produisent et rapporte à l'hôpital d'évacuation du point de départ une des expéditions revêtue du récépissé du comptable de l'établissement qui a reçu l'évacuation à l'arrivée.

ART. 99. — *Bons de chemin de fer.*

L'exécution de chaque transport est justifiée par des *bons de chemin de fer* établis dans les formes prescrites par le règlement sur les transports ordinaires (art. 20).

Il est toujours établi des bons distincts :

1° Pour les lignes au delà des stations de transition;

2° Pour les lignes en deçà desdites stations.

TITRE VI.

TRANSPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE.

ART. 100. — *Dispositions applicables aux troupes et au matériel de la marine.*

Les dispositions du présent règlement sont applicables, sans préjudice des règles administratives spéciales, au service du département de la marine :

1° Aux marins et militaires des troupes de la marine;
2° Au matériel de ce département.

Art. 101. — *Classement des transports de la marine pendant la période des mouvements stratégiques.*

Tous les transports de personnel et de matériel du département de la marine sont soumis aux règles développées ci-dessus. Le classement des demandes de transport (art. 66 et 67) est arrêté par le Ministre de la guerre sur la demande motivée du Ministre de la marine.

TABLEAUX ET MODÈLES

Règlement
sur les transports stratégiques.
(Art. 28.)

TABLEAU N° 1

Personnel à la disposition du directeur des chemins de fer aux armées.

I. — PERSONNEL MILITAIRE.

COMPOSITION DU PERSONNEL	OFFICIERS et fonctionnaires		TROUPE					CHEVAUX			VOITURES A 2 CHEVAUX
	du cadre actif	de réserve ou de l'armée territoriale	Sous-officiers	Caporaux ou brigadiers	Soldats	Ordonnances	Homme du train ou conducteurs de voitures	DE SELLE d'officiers	DE SELLE de troupe	de trait	
Officier supérieur d'état-major adjoint au directeur des chemins de fer aux armées.	1	»	»	»	»	2	2	3	»	4	(A) 2
Capitaine du service d'état-major	1	»	»	»	»	2	»	3	»	»	»
Officier supérieur du génie, commandant les troupes de sapeurs de chemins de fer.	(B) 1	»	»	»	»	(B) 1	»	(B) 2	»	»	»
Sous-intendant militaire	1	»	»	»	»	1	»	2	»	»	»
Officier d'administration des bureaux	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»
Payeur principal	»	1	»	»	»	1	1	1	»	2	(C) 1
Payeurs adjoints ou commis de trésorerie	»	2	»	»	»	2	»	2	»	»	»
Secrétaires d'état-major	»	»	1	1	1	»	»	»	»	»	»
Commis aux écritures	»	»	1	1	2	»	»	»	»	»	»
Plantons ordonnances du train des equipages	»	»	»	»	(D) 12	»	»	»	»	»	»
Détachement du train des équipages (cadres, transport des voitures du personnel, cheval haut-le-pied)	»	»	1	1	»	»	(E) 3	»	2	(E) 5	(F) 2
Gardien de caisse ou de bureau	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»
	5	3	3	3	16	10	6	13	2	11	5
TOTAUX	8		38					26			5

(A) Fourgons à bagages.
(B) Pour mémoire. (Figure au tableau d'effectif des troupes du génie).
(C) Transports de fonds et de bagages.
(D) Les plantons font le service d'ordonnance auprès du personnel technique adjoint.
(E) Dont 1 pour le cheval haut-le-pied.
(F) Voitures de transport de personnel pour le personnel technique.

II. — PERSONNEL TECHNIQUE.

COMPOSITION DU PERSONNEL	NOMBRE D'AGENTS	CORRESPONDANCE avec LES DÉNOMINATIONS HIÉRARCHIQUES du personnel des sections de chemins de fer de campagne
Ingénieur de chemins de fer, adjoint au directeur	1	
1° Service général.		
Chef de bureau (assimilé au chef de bureau du service de la voie)	1	Sous-chef de service.
Secrétaires	3	Employés.
2° Exploitation.		
Inspecteur du service d'exploitation	1	Sous-chef de service.
Employés du mouvement	2	Employés.
3° Voie.		
Inspecteur du service de la voie	1	Sous-chef de service.
Employés du service de la voie	2	Employés.
4° Matériel et traction.		
Inspecteur du service du matériel et de la traction	1	Sous-chef de service.
Employés du matériel et de la traction	2	Employés.
TOTAL	14	

NOTA. Le personnel fixé par le présent tableau pourra être augmenté suivant les besoins, et notamment lorsque l'extension du réseau exploité par les commissions de chemins de fer de campagne en fera reconnaître la nécessité.

Règlement
sur les transports stratégiques.
(Art. 36.)

TABLEAU N° 2

Commission de chemins de fer de campagne.

COMPOSITION DU PERSONNEL	OFFICIERS et fonctionnaires		TROUPE					CHEVAUX			VOITURES A 2 CHEVAUX
	du cadre actif	de réserve ou de l'armée territoriale	Sous-officiers	Caporaux ou brigadiers	Soldats	Ordonnances	Hommes du train ou conducteurs de voitures	DE SELLE d'officiers	DE SELLE de troupe	de trait	
1° Commission.											
Officier supérieur, président.	1	»	»	»	»	2	1	3	»	2	(A) 1
Ingénieur de chemins de fer.	»	(B) 1	»	»	»	1	»	»	»	»	»
2° Personnel adjoint.											
Capitaine du service d'état-major, adjoint au président.	1	»	»	»	»	2	»	3	»	»	»
Secrétaires d'état-major. . . .	»	»	»	1	2	»	»	»	»	»	»
	2	1	»	1	2	5	1	6	»	2	1
TOTAUX.	3		9					8			1

(A) Fourgon à bagages et à archives.
(B) Pour mémoire. (Figure au tableau d'effectifs d'une section de chemins de fer de campagne).

TRANSPORTS MILITAIRES
par
CHEMINS DE FER

ANNÉE 18 .

• trimestre.

M·

CHEMIN DE FER

d

Règlement
sur les transports stratégiques
(Art. 79.)

MODÈLE N° 3

N° 136 de la Nomenclature
des imprimés du Ministère de
la guerre.

Bordereau énumératif des factures d'expédition du matériel expédié dans le train n° dirigé le 18 de la station-magasin de sur en passant par [(1) *vitesse*].

NUMÉROS des factures d'expédition	NOMS des comptables expéditeurs	DÉSIGNATION sommaire du matériel expédié	NOMBRE de colis ou d'objets	NOMBRE de têtes	NATURE des colis	POIDS brut du matériel expédié	NUMÉROS des wagons sur lesquels le matériel a été chargé	NOMBRE de colis de chaque nature par wagon	MUTATIONS survenues pendant la route
4	M. GLEY, officier d'administration principal, comptable du service des subsistances militaires. . . .	Sucre. . .	50	»	Caisses.	50,00	K-51-912 . .	25	10 caisses prélevées sur le wagon K-51, pesant 1.000 kilogr. laissés à
		Café. . . .	100	»	Sacs . .	50,00	K-51-912 . .	50	10 sacs, prélevés sur le wagon K-51, pesant 50 kilogr., laissés à
		Farine. . .	»	»	Sacs . .	100,00	J-350. F-110.	50	
		Bœufs. . .	»	30	»	»	F-715-718. . K-914-1010. L-715. . . .	6 bœufs.	Wagon K-914. — 6 bœufs laissés à
17	M. ARRIGAS, officier principal, comptble du service de l'habillement	Effets d'habillement.	50	»	Ballots.	50,00	J-1119. . . .	»	
		Effets de campement.	100	»	Caisses.	50,00	J-2715 . . . K-3915. . .	50	
30	M. DUBOSQ, garde principal d'artillerie.	Obus vide.	1.000	»	En vrac.	70,00	A-21-33. . .	500	
35	M. MERLIN, adjoint du génie.	Pelles. . . Pioches. . Brouettes.	100 100 100	» » »	En vrac.	40,00	C-21-23-25-29-30 . . .	20 pelles. 20 pioches. 20 brouettes.	Wagon C-25 laissé à
40	M. SAUVAGE, officier principal, comptable des hôpitaux militaires	Médicaments.	100	»	Caisses.	50,00	X-2-43 . . .	25	
		Linge. . .	100	»	Ballots.	100,00	X-65-75-82-119.	25	

Après vérification contradictoire, il a été constaté que le matériel ci-dessus détaillé a été livré en bon état au convoyeur garde-bagages, qui en prend charge au nom de l'Administration, pour être transporté à destination.

A , le 18 .

Le Convoyeur garde-bagages, *Le Chef de gare,*

VU :

Le Sous-Intendant militaire (2),

(1) Grande *ou* petite.
(2) Ou, à son défaut, le commissaire militaire *ou* Commandant de gare.

(*) Vu arriver à la station de transition de
le 18 .

Le Commissaire de gare,

ORDRE DE CONTINUATION DE ROUTE

Le train énoncé au présent bordereau continuera sa route sur

A , le 18.

Le Commissaire militaire de gare
de la station de transition,

Vu arriver à station finale et de destination à la composition ci-contre
ou après avoir subi les réductions ci-après qui sont indiquées dans la colonne à ce destinée au recto

Le 18 .

Le Commandant de gare
de la station tête d'étapes de guerre,

Vu :
Le Sous-Intendant militaire,

(*) Le présent état forme le verso du modèle n° 3 de la page précédente.

(N° 138)

[19 décembre 1889]

Décrets : 1° réglant la composition du comité consultatif des chemins de fer et 2° nommant les membres de ce comité.

Le Président de la République française,

. . . .

1° Décrète :

Art. 1er. — Le comité consultatif des chemins de fer est composé de 45 membres nommés par décret et de 4 membres de droit.

Les 45 membres nommés par décret comprennent :

12 membres du Parlement, dont 4 sénateurs et 8 députés ;

6 membres du conseil d'État, de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ;

3 membres de la chambre de commerce de Paris ;

Le président du tribunal de commerce de la Seine ;

2 représentants du ministère des finances ;

3 représentants du ministère du commerce, de l'industrie et des colonies ;

1 représentant du ministère de l'agriculture ;

1 représentant du ministère de la guerre ;

1 représentant du ministère de l'instruction publique ;

3 membres du corps des ponts et chaussées ;

1 membre du corps des mines ;

1 administrateur des compagnies de chemins de fer ;

2 membres de la société des ingénieurs civils ;

3 représentants du commerce ;

3 représentants de l'industrie ;

1 entrepreneur de travaux publics.

1 ouvrier ou employé des compagnies de chemins de fer.

Sont membres de droit :

Le directeur général des douanes ;

Le directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics ;

Le directeur des routes, de la navigation et des mines au ministère des travaux publics ;

Le directeur du personnel, du secrétariat et de la comptabilité au ministère des travaux publics.

. . . .

2° Décrète :

Art. 1er. — Sont nommés membres du comité consultatif des chemins de fer pour les années 1890 et 1891 ;

MM. Dietz-Monnin, sénateur ;
Huguet, sénateur ;
Reymond, sénateur ;
Tolain, sénateur ;
Aynard, député ;
Georges Cochery, député ;
Deandreis, député ;
Félix Faure, député ;
Pelletan, député ;
Prevet, député ;
Obissier Saint-Martin, député ;
R. Waddington, député ;
Picard, président de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, au conseil d'État ;
Béquet, conseiller d'État, membre de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ;
Chabrol, conseiller d'État, membre de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ;
Chauchat, conseiller d'État, membre de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ;
Cotelle, conseiller d'Etat, membre de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ;
Rousseau, conseiller d'État, membre de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie ;
Poirrier, président de la chambre de commerce de Paris ;
Hiélard, membre de la chambre de commerce de Paris ;
Marcilhacy, membre de la chambre de commerce de Paris ;
Guillotin, président du tribunal de commerce de la Seine ;
Le Blant, inspecteur général des finances ;
George, conseiller-maître à la cour des comptes, sénateur ;
Nicolas, directeur du commerce intérieur au ministère du commerce, de l'industrie et des colonies ;

MM. Marie, directeur du commerce extérieur au ministère du commerce, de l'industrie et des colonies;
Baron, directeur de la division de l'exploitation à la direction générale des postes et télégraphes;
Tisserand, directeur de l'agriculture au ministère de l'agriculture;
le général de France, membre du comité d'état-major;
Xavier Charmes, directeur du secrétariat au ministère de l'instruction publique et des beaux-arts;
Fargaudie, inspecteur général des ponts et chaussées;
Leblanc, inspecteur général des ponts et chaussées;
Menche de Loisne, inspecteur général des ponts et chaussées;
Lamé-Fleury, inspecteur général des mines, conseiller d'État;
Griolet, administrateur de la compagnie du chemin de fer du Nord;
Gottschalk, membre de la société des ingénieurs civils;
Emile Level, membre de la société des ingénieurs civils;
Camus, président de la chambre syndicale des transports;
Victor Dodé, président de la chambre syndicale des facteurs aux halles centrales;
Léon Ducret, président de la chambre syndicale des industries diverses;
Péghoux, administrateur de la compagnie des canaux maritimes, vice-président de la société de géographie comciale;
Villard, ingénieur, administrateur de compagnies agricoles de dessèchements et de colmotages, président honoraire de la chambre consultative d'associations ouvrières de production;

MM. Lazare Weiller, industriel;
Michau, entrepreneur de travaux publics;
Perrocheau, ouvrier ajusteur dans les ateliers de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, membre de l'association fraternelle des employés de chemins de fer.

. . . .

PERSONNEL

(N° 139)

Mai 1890

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATION.

Décret du 21 *avril* 1890. — M. **Zevaco**, Sous-Ingénieur, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 13 *mai* 1890. — M. **Bruniquel-Recoules**, Ingénieur en Chef de 1re classe, Membre du Conseil d'Administration des chemins de fer de l'État, cesse d'être en congé renouvelable et sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ.

Arrêté du 7 *mai* 1890. — Un congé d'un an, avec traitement entier, est accordé pour raisons de santé, à M. **Bertin** (Stanislas), Sous-Ingénieur à Lorient.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 2 *mai* 1890. — M. **Séjourné**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Toulouse, aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Courtois** et **Dubois**, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la

Compagnie de Fives-Lille, pour être attaché à la construction du chemin de fer de Linarès à Alméria (Espagne).

Arrêté du 5 mai. — M. **Lefebvre** (Léon), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur attaché au service des travaux et de la surveillance, à la résidence d'Abbeville.

Idem. — M. **Harlé** (Édouard), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Toulouse.

Idem. — M. **Scherer** (Louis), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, à la résidence de Constantine.

Arrêté du 10 mai. — M. **Agnellet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur en Chef des services centraux des études, du matériel des voies et des bâtiments, à la résidence de Paris.

Arrêté du 14 mai. — M. **Connesson**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Chef de l'exploitation adjoint, à la résidence de Paris.

5° DÉMISSION.

Décret du 10 mai 1890. — Est acceptée la démission de M. **Bunau-Varilla**, Ingénieur ordinaire de 2e classe.

6° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Culti** (Antoine), Sous-Ingénieur.	25 mai 1890

7° DÉCÈS.

Date du décès.

M. Charié-Marsaines, Inspecteur Général de 2° classe, en retraite. . . . . 3 mars 1890

M. Lefranc, Ingénieur en Chef de 1re classe. . . 27 avril 1890

8° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 28 *avril* 1890. — **M. Boulle**, Ingénieur ordinaire de 3° classe, attaché temporairement au service de la 2° Inspection générale, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Apt (Vaucluse) et du 3° arrondissement (Ligne d'Apt à la ligne de Forcalquier à Volx — 1re et 2° sections) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lefebvre**, en remplacement de **M. Imbeaux**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — **M. Guibert** (Aristide), Ingénieur ordinaire de 3° classe, provisoirement détaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure, est chargé, à la résidence de Bourges, de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département du Cher et du 2° arrondissement du service du canal de Berry, en remplacement de **M. Tollet**, appelé à un autre service.

Arrêté du 1er *mai.* — **M. Saenz**, Sous-Ingénieur attaché, à la résidence d'Oloron, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées et au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour — 4° section — est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Guelma (Algérie) et attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Guelma au Kroubs, en remplacement de **M. Jannin**, précédemment appelé à un autre service.

Arrêté du 2 *mai.* — Le Contrôle des travaux de superstructure du chemin de fer de Montauban à Brive, est distrait du 2° arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pihier** (**M. Bleynie**, Ingénieur ordinaire à Cahors) et rattaché au 3° arrondissement du même service (**M. Marchat**, Ingénieur ordinaire à Brive).

Idem. — **M. Couvrat-Desvergnes**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, cesse d'être chargé, sous les ordres de M. l'Ingénieur en Chef **Pihier**, de la liquidation des entreprises terminées sous sa direction personnelle sur la ligne de Montauban à Brive.

Ce service de liquidation est confié à M. **Picarougue**, Conducteur de 2e classe, chargé de l'intérim du 4e arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Pihier**.

La résidence de M. **Picarougue** est transférée d'Aurillac à Cahors.

Arrêté du 3 *mai.* — M. **Humbert** (Adolphe), Ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, est remis en activité et chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Montélimar et du 1er arrondissement (Ligne de Nyons à Pierrelatte) du service de chemins de fer confié à M. **Bousigues**, Ingénieur faisant fonctions d'Ingénieur en Chef, en remplacement de M. **Culti**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 7 *mai.* — M. **Tavernier** (Henri), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Lyon, au service de la navigation du Rhône, est chargé, à la résidence de Chalon-sur-Saône, du service de la navigation de la Saône, en remplacement de M. **Remise**, décédé.

M. **Tavernier** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Arrêté du 13 *mai.* — M. **de Joly** (Georges), Ingénieur ordinaire de 3e classe à Vannes, cesse d'être attaché au service de la mission spéciale confiée à M. **Dupuy**, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, pour l'examen des conditions de sécurité et de durée des ouvrages métalliques.

Arrêté du 16 *mai :*

MM. **Boulé**, **Eyriaud-Desvergnes**, **Picquenot**, Inspecteurs Généraux de 2e classe,

sont nommés Membres de la Commission des annonces des crues, en remplacement de M. **Jacquet**, décédé, et de MM. **Partiot** et **Dinet**, admis à faire valoir leurs droits à la retraite.

Arrêté du 17 *mai.* — M. **Guiotton**, Ingénieur ordinaire de 2e classe en congé pour raisons de santé, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Oloron et attaché, en outre, au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de l'Adour — 4e section — en remplacement de M. **Saenz**, appelé à un autre service.

Arrêté du 19 *mai.* — Les arrondissements du sud (Vannes), de l'ouest (Lorient) et du nord (Pontivy), du service ordinaire et maritime du département du Morbihan, sont modifiés ainsi qu'il suit :

1° La subdivision de l'île de Groix (service maritime), actuelle-

ment comprise dans l'arrondissement de l'ouest est réunie à l'arrondissement du sud ;

2° Les routes nationales n° 24 de Languidic (inclus) à Baud (inclus) et n° 168, de Pluvigner à Baud sont distraites de l'arrondissement de l'ouest et rattachées à l'arrondissement du nord ;

3° L'entretien du canal du Blavet, depuis le kilomètre 45.945 (bief de Mancruen) jusqu'au kilomètre 59.598 (entrée dans le port d'Hennebont) est distrait de l'arrondissement du nord et rattaché à l'arrondissement de l'ouest.

Arrêté du 19 mai. — M. **Mallat** (Gaston), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Royan, au service ordinaire et au service maritime du département de la Charente-Inférieure, est chargé, à la résidence de Lorient, de l'arrondissement de l'ouest du service ordinaire et maritime du département du Morbihan et attaché, en outre, au service du canal de Nantes à Brest — 2e section — en remplacement de M. **Bertin**, mis en congé pour raisons de santé.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les Candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

29 *avril* 1890. — M. **Ricaud** (Pierre), Commis, Concours de 1883, n° 71, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

Idem. — M. **Paluel-Marmont** (Edmond), Concours de 1883, n° 244, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

8 *mai.* — M. **Penteux** (Fernand), Commis, Concours de 1882, n° 401, à la disposition de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour la construction des lignes concédées.

Il est considéré comme étant en activité.

Idem. — M. **Leguerney** (Alexis), Commis, Concours de 1882, n° 504, à la disposition de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour la construction de la ligne du pont de l'Alma à Puteaux.

Il est considéré comme étant en activité.

2° CONGÉS.

29 *avril* 1890. — M. **Grabielle** (Emile), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pour affaires personnelles.

5 *mai*. — M. **Robert** (Barthélemy), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer d'Orléans et au service du nivellement général de la France, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

9 *mai*. — M. **Carteron** (Laurent), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la République argentine, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

17 *mai*. — M. **Conduché** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie générale française des Tramways, à Marseille, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

29 *avril* 1890. — M. **Loustalot-Laclette** (Antoine), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à s'occuper d'études de chemins de fer dans la province des Missions (République argentine).

Idem. — M. **Odin** (Etienne), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des hauts fourneaux, forges et aciéries de la marine et des chemins de fer, à la résidence de Saint-Chamond.

5 *mai*. — M. **Secq** (Charles), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité de Directeur des travaux municipaux, au service de la ville d'Armentières.

9 *mai*. — M. **Gaulon** (Jean), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la

Méditerranée, en qualité de sous-chef de section, à la résidence d'Entrains (Nièvre).

17 *mai*. — M. **Martin** (Auguste), Conducteur de 2ᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de s'occuper de travaux de canalisation et d'assainissement dans les départements du Cher et de la Nièvre, à la résidence de Nevers.

Idem. — M. **Combacal** (Joseph), Conducteur de 3ᵉ classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à diriger les usines pour la fabrication de mosaïques avec les marbres des Pyrénées, à la résidence de Perpignan.

4° DÉMISSION.

7 *mai* 1890. — M. **Renoux** (Remis), Conducteur de 4ᵉ classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est déclaré démissionnaire.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Joly** (Frédéric), Conducteur principal, Seine, service de la 2ᵉ section de la navigation de la Seine.	16 avril 1890
M. **Schnaebelé** (Jean), Conducteur de 4ᵉ classe, en congé illimité	6 juin 1890
M. **Lapuyade-Falot**, Conducteur de 1ʳᵉ classe, Landes, service ordinaire.	21 juin 1890
M. **Navarre** (Jean), Conducteur de 4ᵉ classe, en congé illimité	25 juin 1890
M. **Lalanne** (Jean), Conducteur de 1ʳᵉ classe, Lozère, service ordinaire	1ᵉʳ juill. 1890

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Petetin** (Auguste), Conducteur de 2ᵉ classe, Alger, service ordinaire de la circonscription de l'ouest	15 fév. 1890
Merle (Barthélemy), Conducteur de 2ᵉ classe, Pyrénées-Orientales, service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes	25 mars 1890

7° DÉCISIONS DIVERSES.

29 *avril* 1890. — M. **Thébaud** (Charles), Conducteur de 1re cl., attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle des travaux des chemins de fer du Nord, passe au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Trilport à La Ferté-Milon.

Idem. — M. **Martine** (Xavier), Conducteur de 3° classe, attaché, dans le département de la Dordogne, au service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère, passe, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

Idem. — M. **Rousseaux** (Nestor), Conducteur de 4° classe, attaché au service ordinaire du département du Nord, passe, dans le département de la Dordogne, au service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère.

Idem. — M. **Tessier** (Georges), Conducteur de 3° classe, attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech, passe au service ordinaire du département du Loiret.

29 *avril.* — M. **Chorin-Dominel**, Conducteur de 2° classe, attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin, passe, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech.

Idem. — M. **Bourgade** (Adrien), Conducteur de 3° classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe au service ordinaire du département du Gers.

Idem. — M. **Louvel** (Henri), Conducteur de 2° classe, attaché au service ordinaire du département de l'Orne est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux des chemins de fer d'Avranches à Domfront et de Fougères à Vire.

Idem. — M. **Massonnier** (Léon), Conducteur de 4° classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la 2° section de la navigation de la Seine, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer d'Orléans.

1er *mai.* — M. **Bouin** (Jules), Conducteur de 3° classe, attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service maritime

— littoral Nord — passe au service du canal de Nantes à Brest, 1re section, même département.

1er *mai*. — M. **Guillet** (Auguste), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service du canal de Nantes à Brest, 1re section, passe au service maritime — littoral Nord — du même département.

3 *mai*. — M. **Tondu** (Charles), Conducteur de 3e classe, Élève-externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées, est mis à la disposition de M. l'Inspecteur Général **Menche de Loisne**, pour la liquidation des affaires relatives à l'exécution des conventions passées entre l'État et la Compagnie des chemins de fer d'Orléans.

7 *mai*. — M. **Debats** (Gaston), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne, passe, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech.

8 *mai*. — M. **Proust** (Amédée), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Ceinture, passe au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'Ouest.

9 *mai*. — M. **Plet** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Sarthe, au service des études et travaux du chemin de fer d'Angers à La Flèche, passe au service de la navigation de la Sarthe, même département.

10 *mai*. — M. **Delort** (Auguste), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service de liquidation et aux travaux de parachèvement des chemins de fer de Toulouse à Bayonne et embranchements, passe au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer du Midi, même département.

12 *mai*. — M. **Laurent** (Charles), Conducteur de 4e classe, attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure, passe au service ordinaire du même département.

13 *mai*. — M. **Varagnol** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, passe, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi.

Idem. — M. **Chenet** (Auguste), Conducteur de 4e classe, atta-

ché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, passe au service ordinaire du département du Morbihan.

13 *mai*. — MM. **Dieudonné** (Alfred), Conducteur principal et **Dieudonné** (Louis), Conducteur de 3e classe, attachés, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études des chemins de fer des Pyrénées centrales, passent dans le département de l'Ariège, même service.

14 *mai*. — MM. **Lapeyruque** (Adrien), Conducteur principal, **Dupin** (Ernest), Conducteur de 1re classe et **Boutiaux** (Charles), Conducteur de 3e classe, attachés, dans le département de l'Eure, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, passent dans le département de la Seine, même service.

Idem. — M. **Jannot** (Ernest), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de Seine-et-Oise, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, passe dans le département de la Seine, même service.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

IMPRIMERIE C. MARPON ET E. FLAMMARION
RUE RACINE, 26, A PARIS.

LOIS

(N° 140)

[4 Avril 1889]

Loi ayant pour objet l'utilisation agricole des eaux d'égout de Paris et l'assainissement de la Seine.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour conduire dans la presqu'île de Saint-Germain les eaux d'égout de Paris, élevées par des machines établies à Clichy, conformément aux dispositions générales du projet dressé à la date des 19 juillet-27 août 1880, par les ingénieurs du service municipal de la ville de Paris.

Les travaux ci-dessus mentionnés sont déclarés d'utilité publique.

Art. 2. — La dépense sera exclusivement supportée par la ville de Paris.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée entre l'État, représenté par les Ministres des finances, de l'agriculture et des travaux publics, et la ville de Paris, représentée par le préfet de la Seine, pour la location ou la cession à cette dernière des terrains domaniaux destinés à servir de champ d'irrigation pour les eaux d'égout.

Art. 4. — Dans les terrains concédés, la ville de Paris ne pourra répandre ses eaux que sur les parties du sol mises en culture, sans préjudice de l'utilisation sur d'autres points par elle-même ou par concessionnaires, au moyen des traitements chimiques ou d'un canal dans la direction de la mer ou de toute autre façon.

Elle ne pourra, pour la culture, répandre sur le sol qu'un maximum de 40.000 mètres cubes d'eau par hectare et par an.

Le tout sous la surveillance de ses agents, sans former de

mare stagnante, ni opérer de déversement d'eaux d'égout non épurées en Seine, dans la traversée du département de Seine-et-Oise, sauf les cas de force majeure.

L'exécution de ces prescriptions et la limite de saturation des terres seront contrôlées par une commission permanente de cinq experts nommés, l'un par le Ministre de l'agriculture, un autre par le conseil général de la Seine, un troisième par le conseil général de Seine-et-Oise, le quatrième par le Ministre des finances, et un membre du comité consultatif d'hygiène de France nommé par ses collègues.

Ces experts adresseront tous les six mois, aux Ministres de l'agriculture et des finances, un rapport qui sera inséré au *Journal officiel.*

. . . .

CONVENTION.

Entre MM. *Baïhaut*, Ministre des travaux publics, *Sadi Carnot*, Ministre des finances, et *Develle*, Ministre de l'agriculture, représentant l'État,

D'une part;

Et M. *Poubelle*, préfet de la Seine, représentant la ville de Paris, autorisé par délibération du conseil municipal, en date du 1er août 1884,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — L'État loue à la ville de Paris, pour une période de vingt années à courir du   , les terrains domaniaux constituant les fermes de la Garenne et de Fromainville, ainsi que les tirés de la forêt de Saint-Germain.

Art. 2. — Lesdits terrains comprennent :

1° Les deux fermes de la Garenne et de Fromainville avec les parcelles situées dans les îles Épineuse, de la Grande-Chaudière, d'Herblay et de Conflans, le tout d'une superficie de 372 hectares;

2° Les anciens et nouveaux tirés, de 427 hectares environ;

3° Ladite location est faite moyennant le loyer de 98,400 francs.

Art. 4. — La ville de Paris exploitera pour son compte les bois existant sur les terrains compris dans la location et elle en payera à l'État la valeur actuelle d'après une estimation qui sera fixée par les soins d'un agent nommé par la ville de Paris et d'un agent forestier désigné par le Ministre de l'agriculture. En cas de désaccord, un tiers expert sera nommé par le Ministre des finances. La somme qui sera ainsi déterminée portera intérêt à 5 p. 100 au profit de l'État à partir du jour où la ville aura pris possession des immeubles.

Art. 5. — La ville de Paris ne pourra répandre ses eaux que sur des parties du sol mises en culture. Elle ne pourra ni les donner ni les vendre que

pour la culture, sous la surveillance de ses agents, sans former de mares stagnantes ni de dépôts dans la Seine.

L'exécution de ces prescriptions et l'état de saturation des terres seront contrôlés par une commission permanente de cinq experts nommés, l'un par le Ministre de l'agriculture, un autre par le conseil général de la Seine, un troisième par le conseil général de Seine-et-Oise, un quatrième par le Ministre des finances, et un membre du comité consultatif d'hygiène de France, nommé par ses collègues.

Ces experts adresseront un rapport annuel au Ministre de l'agriculture et au Ministre des finances.

Art. 6. — La ville de Paris s'engage à reconstruire, sur les terrains qui lui seront désignés, les maisons de garde destinées à remplacer celles qui sont comprises dans le périmètre loué; le nombre des maisons nouvelles sera égal à celui des maisons anciennes; chacune d'elles se composera d'un nombre de pièces égal à celui des maisons existantes.

Trois des routes se dirigeant vers le nord et choisies d'un commun accord par les ingénieurs de la ville et les agents des forêts demeureront accessibles aux produits forestiers; leurs chaussées seront empierrées aux frais de la ville et prolongées jusqu'à la rive de la Seine. On ménagera près de leurs extrémités des places de dépôt suffisantes pour l'empilage des produits de la forêt.

Art. 7. — La ville de Paris s'engage à élever un mur de clôture suivant le périmètre délimité à l'article 2.

Ce mur sera établi avec les mêmes dimensions et dans les mêmes conditions que l'ancien mur de la forêt; il laissera les routes qu'il doit suivre entièrement du côté de la forêt. Un chemin de ronde de trois mètres sera ménagé sur toute la longueur, du côté des terrains abandonnés à la ville.

Art. 8. — A toute époque de la durée du bail, la ville de Paris pourra demander la cession définitive des terrains compris au présent bail, moyennant la somme en capital de 3.280.000 francs.

Cette cession, qui devra comprendre l'étendue totale desdits terrains et ne pourra être partielle, deviendra définitive après l'accomplissement des formalités légales et législatives.

Quant au prix de 3.280.000 francs, il est, dès à présent, accepté par la ville de Paris qui, en cas de continuation par elle de l'opération d'irrigation, sera tenue de faire ladite acquisition au plus tard au bout de vingt années prévues au présent bail.

Dans le cas où, pendant la durée du bail, la ville de Paris renoncerait à utiliser les terrains loués, l'État en reprendrait immédiatement possession. En ce qui concerne les fermes et bâtiments d'habitation, il sera procédé, par trois experts nommés dans les conditions prévues par l'ordonnance du 12 décembre 1827 en matière d'échange (*), à une estimation des terrains et à la fixation de l'indemnité que la ville pourrait avoir à payer à l'État, en tenant compte

(*) L'article 3 de l'ordonnance du 12 décembre 1827 est ainsi conçu : « Trois experts seront nommés, un par le préfet du département, sur la proposition qui lui en sera faite par le directeur des domaines, un par le propriétaire du bois offert en échange, un par le président du tribunal de la situation des biens, à qui requête sera présentée, à cet effet, par le directeur des domaines. »

de leur situation actuelle et des dépenses que l'État aurait à faire pour les rendre à leur destination primitive. Dans le cas où il y aurait plus-value, la reprise par le domaine aurait lieu sans que l'État puisse être tenu de payer à la ville aucune indemnité pour quelque motif que ce soit. En ce qui concerne les parcelles actuellement en nature de bois, elles seraient soumises à nouveau au régime forestier, et la ville de Paris serait tenue de les repeupler à ses frais et sous la direction du service forestier.

Enfin si, dans les délais déterminés, la ville est devenue propriétaire des terrains dans les conditions prévues et qu'elle renonce ultérieurement à en tirer parti pour l'épuration des eaux d'égout, l'État aura la faculté d'en demander la rétrocession de préférence à tous autres en payant la valeur fixée pour l'ensemble de la concession par des experts désignés comme il est dit ci-dessus, sans que la somme qu'il aura à payer puisse dépasser le montant du prix de vente payé par la ville de Paris. Les terrains actuellement en nature de bois seront soumis à nouveau au régime forestier.

Art. 9. — Les deux fermes et leurs annexes sont louées, jusqu'au 11 novembre 1887, à M. le baron *de Hirsch*, savoir : la ferme de Fromainville, suivant acte passé devant Mᵉ *Moisson*, notaire à Saint-Germain, le 4 octobre 1869, et la ferme de la Garenne, suivant un procès-verbal d'adjudication du 2 octobre 1872 et un acte administratif du 1ᵉʳ février 1881, qui rappelle les conventions accessoires intervenues pour les deux fermes.

Aux termes des articles 27 du bail de la ferme de Fromainville et 14 du cahier des charges du bail de la ferme de la Garenne, l'État s'est réservé la faculté de rentrer en possession de la totalité ou d'une partie des biens loués, moyennant le payement de l'indemnité fixée par les articles 1745 et 1746 du Code civil.

Le droit de chasse sur les anciens et nouveaux tirés est compris dans les deux premiers lots de l'affermage de chasse de la forêt de Saint-Germain, fait suivant procès-verbal d'adjudication du 1ᵉʳ décembre 1884, pour neuf ans à partir du 1ᵉʳ juillet 1885.

D'après l'article 2 du cahier des charges qui a servi à cette adjudication, le bail sera résilié de plein droit en cas d'aliénation de la forêt amodiée par voie d'échange ou autrement en cas d'affectation à un service public, etc.

La ville de Paris sera subrogée activement et passivement aux droits de l'État à l'égard de ces baux, à partir du jour où elle entrera en jouissance des fermes et terrains concédés, sauf à elle à en provoquer la résiliation à ses risques et périls, prenant, dès à présent, l'engagement de payer toutes indemnités qui pourraient être dues aux fermiers, pour quelque motif que ce soit, sans recours contre l'État, qui ne pourra jamais être inquiété ou recherché à ce sujet.

La ville sera également tenue, le cas échéant, de garantir l'État contre toutes réclamations, tant des fermiers que de tous autres qui pourraient surgir à l'occasion des travaux qu'elle doit entreprendre et de le tenir quitte et indemne de tous frais et condamnations, qu'il ait été mis en cause par les réclamants ou d'office par la justice et sans qu'il soit tenu de fournir à la ville les moyens de défense.

Enfin, la ville de Paris ne pourra prétendre à aucune indemnité ou diminution de prix pour raison d'erreurs qui auraient pu être commises relativement à l'étendue des biens loués, quelle que soit la différence en plus ou en moins, ou à l'état dans lequel les bâtiments compris dans la location se trouveraient au moment de son entrée en jouissance, ou encore relativement à la nature de la culture des terres.

Art 10. — La présente convention ne deviendra définitive qu'après avoir été sanctionnée par une loi.

. . . .

DÉCRETS

(N° 141)

[7 décembre 1889]

Élargissement de la dérivation de la Liane (Pas-de-Calais).

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'élargissement de la dérivation de la Liane dans la partie de 450 mètres de longueur qui est latérale à la ligne d'Amiens à Boulogne, aux abords de la station de Pont-de-Briques (Pas-de-Calais), conformément au plan dressé par la compagnie du Nord aux dates des 5 et 25 avril 1889, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des dits travaux, la compagnie du Nord est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 (*).

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 142)

[10 décembre 1889]

Rectification de routes nationales.

1° Le délai fixé par le décret du 8 février 1883 (**) pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'exécution des travaux de rectification de la route nationale n° 130, dans les côtes de Saint-Lary (Gers), est reporté au 31 décembre 1892.

Si, à cette date, les expropriations ne sont pas terminées, la déclaration d'utilité publique prononcée par le décret ci-dessus visé sera considérée comme non avenue.

(*) *Ann.* 1841, p. 203.
(**) *Ann.* 1883, p. 780.

2° Le délai fixé par le décret du 18 mars 1883 pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'exécution des travaux de rectification de la route nationale n° 21 (embranchement de Cauterets) dans les côtes de Concé et de Bayle (Hautes-Pyrénées), est reporté au 31 décembre 1892.

Si, à cette époque, les expropriations ne sont pas terminées, la déclaration d'utilité publique prononcée par le décret ci-dessus visé sera considérée comme non avenue.

(N° 143)

[12 décembre 1889]

Reconstruction du pont de Sablé (Sarthe).

1° Il sera procédé à la reconstruction du pont de Sablé (route nationale n° 159), conformément aux dispositions du projet présenté à la date des 20 avril-15 mai 1889, par les ingénieurs du département de la Sarthe.

2° La dépense, évaluée à 154.500 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts.

(N° 144)

[14 décembre 1889]

Délimitation de la mer à l'embouchure de la rivière du Bélon (Finistère).

1° Sont rapportées les dispositions du décret du 7 novembre 1858, relative à la délimitation de la mer à l'embouchure de la rivière du Bélon (Finistère);

2° La limite de la mer à l'embouchure de la rivière du Bélon est et demeure fixée à la face aval du pont de Guily (chemin de grande communication n° 24);

Les droits des tiers sont expressément réservés.

(N° 145)

[14 décembre 1889]

Élargissement de la route départementale n° 5 (Isère).

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'élargissement de la route départementale de l'Isère n° 5, de Bourgoin à Laguieu, dans la traverse de Crémieu, travaux à exécuter suivant le tracé indiqué par des lignes rouges sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 19 juillet 1886, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Le département de l'Isère est autorisé à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841 (*) sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° La commune de Crémieu est substituée aux droits du département pour la réalisation de l'opération projetée dans les conditions arrêtées par le conseil général de l'Isère, dans sa délibération du 4 mai 1886, et par le conseil municipal de ladite commune, dans sa délibération du 31 janvier 1887.

En conséquence, elle est autorisée à faire au lieu et place du département l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, conformément aux dispositions ci-dessus rappelées de la loi du 3 mai 1841.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(N° 146)

[14 décembre 1889]

Rectification de la route nationale n° 202 (Haute-Savoie).

Décret prorogeant jusqu'au 20 décembre 1894 le délai fixé pour les expropriations nécessaires à la rectification de la route nationale n° 202, aux abords du torrent de Bellegarde, et entre Magland

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

et Cluses (Haute-Savoie), sur une longueur total de 5.815 mètres, par l'article 4 du décret du 20 décembre 1884, qui a déclaré l'utilité publique des travaux.

(N° 147)

[17 décembre 1889]

Approbation des travaux à exécuter par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien.

Sont approuvés les travaux à exécuter par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbès.

Projet d'établissement d'une voie de garage à la gare des Trembles présenté, le 15 juin 1889, avec un détail estimatif montant à 14.896 francs, y compris 12 p. 100 pour frais généraux.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour les travaux complémentaires de l'ensemble des lignes de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 148)

[24 décembre 1889]

Décret portant réglement des carrières du département de la Loire-Inférieure.

(Conforme au décret du 26 novembre 1889, pris pour type (*), sauf les articles suivants) :

Art. 1er. — Les carrières de toute nature, ouvertes ou à ouvrir dans le département de la Charente-Inférieure, sont soumises aux mesures d'ordre et de police ci-après déterminées.

. . . .

(*) *Suprà*, p. 282.

Art. 9. — (*du type*, plus le paragraphe suivant) :

Le tout sans préjudice des mesures spéciales prescrites ou à prescrire par la législation des chemins de fer.

. . . .

Art. 33. — Le décret du 5 mai 1869 et toutes les dispositions contraires à celles contenues dans le présent réglement sont et demeurent abrogées.

. . . .

(N° 149)

[27 décembre 1889]

Rapport adressé au Président de la République par le ministre des travaux publics, suivi d'un décret ayant pour objet de modifier la réglementation de la pêche du saumon.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de soumettre à votre signature un décret ayant pour objet de modifier, en ce qui concerne la pêche du saumon, les articles 1er du décret du 18 mai 1878 (*) et 8 du décret du 10 août 1875 sur la pêche fluviale.

Aux termes de ce nouveau décret :

1° La période annuelle, pendant laquelle la pêche du saumon est interdite dans les fleuves, rivières et canaux, est fixée du 30 septembre exclusivement au 10 janvier inclusivement, au lieu du 20 octobre au 31 janvier ;

2° La dimension au-dessous de laquelle le saumon ne peut être pêché est portée de 0m,25 à 0m,40, distance mesurée de l'œil à la naissance de la queue.

Les dispositions qui fixaient uniformément du 20 octobre au 31 janvier la période d'interdiction de la pêche du saumon, aussi bien dans les eaux douces que le long du littoral maritime, ont été édictées pour la première fois par deux décrets, l'un du 19 octobre 1863, rendu sur la proposition du ministre des travaux publics, l'autre du 24 octobre suivant, rendu sur la proposition du ministre de la marine.

Bien que cette réglementation fût peu rigoureuse et fonction-

---

(*) *Ann.* 1878, p. 1092.

nât depuis assez longtemps pour qu'on pût la croire passée dans nos usages, elle a suscité, dans ces derniers temps, d'assez vives réclamations de la part d'un certain nombre de pêcheurs. Les uns ont demandé qu'on avançât les dates de fermeture et d'ouverture de la pêche; les autres, affirmant que le saumon est un poisson de mer qui ne fréquenterait que très accidentellement les eaux douces, ont sollicité la liberté absolue de la pêche à toute époque de l'année.

Ainsi posée, la question appelait à la fois une étude scientifique pour déterminer les mœurs du saumon et une enquête administrative pour rechercher s'il y avait lieu de reviser les règlements sur la pêche de ce poisson. Elle a été successivement déférée par le ministre de la marine au comité consultatif des pêches maritimes et, par mon administration, à une commission spéciale composée d'ingénieurs et de savants. Les deux commissions ont été chargées, chacune de son côté, de préciser les données de la science à cet égard et de vérifier si ces données sont d'accord avec les dispositions qui réglementent la pêche du saumon en eau douce et en eau salée.

En ce qui concerne les mœurs du saumon, l'étude faite par les deux commissions a établi une fois de plus qu'on pouvait regarder comme hors de toute contestation les faits suivants:

1° Le saumon fraie dans les eaux douces en des points généralement fort éloignés de l'embouchure des fleuves, ainsi qu'il résulte d'observations séculaires faites chaque année, non seulement par les naturalistes ou les pêcheurs, mais encore par les personnes les plus étrangères à ces sortes d'études ;

2° Les essais tentés dans différents pays en vue de rechercher si les œufs du saumon pouvaient se développer dans l'eau de mer, n'ont donné jusqu'ici que des résultats négatifs;

3° Bien qu'à partir d'un certain âge le saumon, dans nos régions, descende chaque année à la mer et y passe plusieurs mois pendant lesquels son poids s'accroît dans des proportions considérables, néanmoins on ne l'a jamais rencontré au large de nos côtes, et s'il est pris dans les eaux salées, c'est à l'époque où il se rapproche de l'embouchure des fleuves.

En présence de ces faits, les deux commissions ont conclu, à l'unanimité, que le saumon doit être considéré comme un poisson d'eau douce au point de vue des mesures à prendre pour protéger sa reproduction.

Ainsi tombent les allégations d'un certain nombre de pêcheurs qui affirmaient que le saumon est un poisson de mer et se fon-

daient sur cette affirmation pour réclamer la liberté absolue de la pêche.

Restait à examiner celles des réclamations des pêcheurs qui tendaient plus particulièrement à la modification des dates fixées pour l'interdiction annuelle de la pêche.

Ces dates, ainsi que nous l'avons dit plus haut, ont été arrêtées pour la première fois en 1863, à la suite d'une étude très approfondie de la question et d'un examen raisonné des législations étrangères. Elles coïncident avec les époques adoptées par ces législations. Il est même à remarquer que la période annuelle d'interdiction commence plus tôt et finit plus tard à l'étranger que chez nous, sauf peut-être pour le Rhin, où, d'après les dernières conventions intervenues entre l'Allemagne, la Hollande et la Suisse, elle commence le 16 août pour finir le 31 décembre.

Convenait-il de modifier les dates extrêmes : 20 octobre, 31 janvier, inscrites dans notre législation?

La plupart des pêcheurs demandaient qu'on avançât à la fois l'époque de la fermeture et celle de la réouverture de la pêche, quelques-uns qu'on abrégeât en même temps la durée totale de la période d'interdiction.

Une enquête fut ouverte et poursuivie successivement par les soins du commissaire de la marine et du service des ponts et chaussées. Des résultats de cette enquête, le comité consultatif des pêches maritimes conclut qu'on pouvait sans inconvénient avancer l'époque de la fermeture de la pêche du 20 octobre au 15 septembre et celle de la réouverture du 31 au 10 janvier. La commission des travaux publics alla plus loin ; tout en adoptant la date du 15 septembre pour le point de départ de la période d'interdiction, elle proposa de fixer au 31 décembre la fin de cette période.

J'inclinais même à penser, en raison des premiers renseignements qui m'avaient été donnés, qu'il était possible, sans compromettre aucun des intérêts en présence, de donner une satisfaction un peu plus large aux vœux des pêcheurs en rouvrant la pêche le 23 décembre.

Mais le conseil d'État, à qui j'avais soumis un projet de décret préparé dans cet ordre d'idées, a fait observer que si la période active de la remonte des saumons reproducteurs a lieu d'octobre à décembre, il convenait de ne pas perdre de vue que, dans certains cas, le frai peut se prolonger jusque vers la fin de janvier et que, dans ces conditions, la date du 23 décembre, et même celle du 31, paraissaient prématurées.

Le conseil a, en conséquence, émis l'avis qu'en tenant compte des divers éléments de l'instruction, il pourrait être donné une satisfaction suffisante aux intérêts en cause en fixant au 10 janvier la date de l'ouverture de la pêche du saumon, et au 1er octobre celle de la fermeture, de manière à maintenir à la nouvelle période d'interdiction la durée de la période actuelle.

J'ai cru devoir me ranger à l'avis du conseil d'État.

Cependant, tout en adoptant les nouvelles dates indiquées par cette assemblée, j'ai pensé qu'il pouvait être intéressant de poursuivre les observations commencées lors de l'enquête ouverte à la fin de 1888 en vue d'arriver expérimentalement à une détermination aussi précise que possible des époques de remonte et de frai du saumon.

Je me propose, en conséquence, de maintenir en fonctions, en en élargissant le cadre, la commission de savants et d'ingénieurs qui a présidé au premier travail. Je vais d'autre part adresser à tous les ingénieurs en chef, chargés d'un service de pêche, de nouvelles instructions pour leur recommander de continuer les observations suivant le programme qui sera tracé par la commission et de recueillir autour d'eux tous les renseignements qui leur paraîtraient de nature à compléter les résultats de leurs expériences directes. L'enquête sera assidûment poursuivie pendant une ou deux campagnes, ou, pour mieux dire, pendant tout le temps qui sera nécessaire pour élucider les questions si complexes qu'on se propose d'étudier. Les résultats qu'elle fournira pourront être contrôlés et vérifiés, s'il est besoin, au moyen d'une contre-enquête faite à l'étranger. Bref, lorsque l'expérience sera complète, la commission sera appelée de nouveau à examiner si les nouvelles dates mises en vigueur concordent exactement avec les données de l'observation et doivent être considérées comme définitives. L'administration mettra d'ailleurs en même temps à l'étude d'autres améliorations de nos règlements sur la pêche.

Telles sont, monsieur le Président, présentées sous une forme aussi concise que possible, les différentes raisons qui ont conduit à modifier, au moins à titre provisoire, les dates actuellement fixées pour l'interdiction de la pêche du saumon.

La seconde modification, consacrée par le nouveau décret et qui porte sur la dimension au-dessous de laquelle les saumons ne peuvent être pêchés, n'exige que de brèves explications.

La dimension prescrite par les règlements existants est celle de 0m,25; le conseil d'Etat a demandé qu'elle fût portée à 0m,40.

On peut admettre, en effet, qu'un saumon de 0m,25 ne s'est pas encore rendu à la mer et n'a pu par suite accomplir sa fonction économique qui consiste à aller puiser dans l'Océan des éléments nutritifs pour les ramener spontanément dans les régions où l'homme est à même d'en tirer profit. A considérer le développement rapide, invraisemblable même, que le saumon acquiert à chacun de ses voyages à la mer, il est permis de se demander s'il est raisonnable de laisser pêcher un sujet qui deux ou trois mois plus tard aurait atteint le double ou le triple de son poids actuel. N'a-t-on pas vu des saumons de 0m,10 à 0m,15, marqués dans les pêcheries de Sutherland, descendre à la mer en avril et remonter deux mois après ayant atteint le poids de 3 livres?

Dans ces conditions, il a paru qu'autoriser la pêche du saumoneau de 0m,25, ce serait autoriser un véritable gaspillage.

Il ressort au surplus de l'examen des législations étrangères que la tendance générale est d'augmenter la longueur minima des saumons dont la pêche est autorisée. Dans la plupart des pays étrangers, on en est arrivé actuellement à exiger la longueur de 0m,50 mesurée, il est vrai, de la pointe de la tête à l'extrémité de la queue; avec le mode de mesurage usité en France, cette longueur équivaut à 0m,40 comptés de l'œil à la naissance de la queue.

Afin d'éviter aux tribunaux toute incertitude dans l'application de cette prescription, on a introduit dans le décret une énumération détaillée mais non limitative, des différents noms attribués aux saumoneaux suivant les localités.

En résumé, monsieur le Président, les dispositions du nouveau décret me paraissent de nature à concilier aussi convenablement que possible tous les intérêts en présence; les termes en ont été arrêtés par le conseil d'État à la suite d'une discussion minutieuse où tous ces intérêts ont été successivement pesés et débattus. D'accord avec mon collègue, M. le ministre de la marine, je vous prie de vouloir bien revêtir ce décret de votre signature.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

DÉCRET

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — L'article 1er du décret du 18 mai 1878 et l'article 8 du décret du 10 août 1875, sont modifiés de la manière suivante :

« Art. 1er du décret du 18 mai 1878.

« Les époques pendant lesquelles la pêche est interdite, en vue de protéger la reproduction du poisson, sont fixées comme il suit :

« 1° Du 30 septembre *exclusivement* au 10 janvier *inclusivement*, est interdite la pêche du saumon ;

« 2° Du 20 octobre *exclusivement* au 31 janvier *inclusivement*, est interdite la pêche de la truite et de l'ombre-chevalier ;

« 3° Du 15 novembre *exclusivement* au 31 décembre *inclusivement*, est interdite la pêche du lavaret ;

4° Du 15 avril *exclusivement* au 15 juin *inclusivement*, est interdite la pêche de tous les autres poissons et de l'écrevisse.

« Les interdictions prononcées dans les paragraphes précédents s'appliquent à tous les procédés de pêche, même à la ligne flottante tenue à la main.

« Article 8 du décret du 10 août 1875.

« Les dimensions au-dessous desquelles les poissons et écrevisses ne peuvent être pêchés, même à la ligne flottante et doivent être rejetés à l'eau, sont déterminées comme il suit pour les diverses espèces :

« 1° Les saumons et anguilles, 40 centimètres de longueur. — *En ce qui concerne les saumons, la prescription s'applique indistinctement à tous les sujets de l'espèce n'ayant pas la dimension ci-dessus fixée, quels que soient d'ailleurs les différents noms dont on les désigne, suivant les localités : tacons, tocans, glizicks, glézys, gumoisons, cadets, orgeuts, castillons, reneys, etc., etc.*

« 2° Les truites, ombres-chevaliers, ombres-communs, carpes, brochets, barbeaux, brêmes, meuniers, muges, aloses, perches, gardons, tanches, lottes, lamproies et lavarets, 14 centimètres de longueur.

« 3° Les soles, plies et flets, 10 centimètres de longueur ;

« Les écrevisses à pattes rouges, 8 centimètres de longueur, celles à pattes blanches, 6 centimètres de longueur.

« La longueur des poissons ci-dessus mentionnés est mesurée de l'œil à la naissance de la queue ; celle de l'écrevisse, de l'œil à l'extrémité de la queue déployée.

. . . .

CARNOT.

(N° 150)

[28 décembre 1889]

Décret prorogeant la perception du droit de tonnage de 0f,30 dans le port du Tréport.

Le Président de la République française,
Le conseil d'État entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce du Tréport est autorisée à mettre à la disposition de l'Etat une somme de 10,000 francs en vue de subvenir à l'exécution des travaux de creusement du chenal et de l'avant-port du Tréport, dont l'utilité publique a été déclarée par la loi du 3 avril 1880 (*).

Art. 2. — Le droit de tonnage de 0f,30 par tonneau de jauge, dont la perception a été autorisée dans le port du Tréport par les décrets du 6 mai 1885 et 25 août 1888, sera perçu au profit de la chambre de commerce du Tréport, dans les conditions fixées par ces deux décrets, pendant tout le temps nécessaire pour permettre à ladite chambre de satisfaire aux obligations qu'elle contracte en vertu de l'article précédent.

. . . .

(*) *Ann.* 1880, p. 650.

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre criminelle)

(N° 151)

[11 mai 1889]

Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Salubrité publique — Relaxe justifié. — (Sieur Rouzeaud.)

En présence d'un arrêté municipal prohibant « à tous les habitants d'élever et d'entretenir dans les appartements, cours et galeries de leurs maisons..... tous animaux pouvant répandre de l'infection », c'est à bon droit que le juge de simple police décide que les dispositions de cet arrêté, prises en vue d'assurer la salubrité d'une ville, ne sont pas applicables à une habitation située à 400 mètres des murs de cette ville.

La Cour,

Vu l'arrêté en date du 3 juillet 1883, pris par le maire de la ville d'Oran pour assurer l'assainissement des rues et places publiques, ainsi que la salubrité des habitations;

Attendu que le nommé Rouzeaud était poursuivi pour avoir violé l'article 22 dudit arrêté, lequel est ainsi conçu : « Il est interdit à tous les habitants d'élever et d'entretenir dans les appartements, cours, galeries ou sur les terrasses de leurs maisons, des pigeons, poules, lapins, porcs, vers à soie et autres animaux pouvant occasionner et répandre de l'infection »;

Attendu que le jugement attaqué, en décidant que les dispositions précitées, prises en vue d'assurer la salubrité de la ville d'Oran, n'étaient point applicables à une habitation située comme celle du prévenu à 400 mètres des murs de cette localité, loin d'en méconnaître le sens, en a fait au contraire une juste et saine interprétation.

Rejette, etc.

(N° 152)

[31 mai 1889]

Voie publique. — Balayage. — Arrêté municipal. — Relaxe non justifié. — (Sieur Marchioni, Louis-Napoléon.)

En présence d'un procès-verbal régulier constatant le dépôt d'immondices sur la voie publique devant la maison du prévenu, après l'heure fixée pour le balayage par un arrêté municipal, doit être annulé le jugement par lequel un tribunal de simple police prononce le relaxe, par le motif qu'il n'était pas établi « que le balayage n'avait pas été effectué dans les limites prescrites par ledit arrêté ».

Annulation, sur le pourvoi du Ministère public près le tribunal de simple police du canton de Vezzani (Corse), d'un jugement rendu, le 30 *mars* 1889, *par ledit tribunal, au profit du* sieur Marchioni (Louis-Napoléon).

La Cour,

Vu l'article 471, § 15, du Code pénal;

Vu l'arrêté du maire de la commune de Vezzani, en date du 5 août 1862, et portant : « Art. 7. — Les propriétaires ou locataires sont tenus de faire balayer complètement, tous les dimanches, la voie publique devant leurs maisons, boutiques ou autres dépendances. Le balayage sera terminé à 9 heures du matin, du 1er novembre au 1er avril, et à 7 heures du matin, du 1er avril au 1er novembre.

Attendu que Marchioni a été traduit devant le tribunal de simple police à la suite d'un procès-verbal dressé contre lui et constatant, le 10 mai 1889, à 9 heures du matin, la présence d'immondices sur la voie publique devant sa maison;

Que, cependant, le tribunal l'a relaxé par le motif qu'il n'était pas constaté « que le balayage n'avait pas été effectué dans les limites prescrites par ledit arrêté »;

Qu'en statuant ainsi il a manifestement méconnu la portée de l'arrêté précité et violé, en ne l'appliquant pas, l'article 471, § 15, du Code pénal;

Par ces motifs, CASSE ET ANNULE le jugement du tribunal de simple police du canton de Vezzani, en date du 30 mars dernier; et, pour être statué à nouveau, conformément à la loi, renvoie

la cause et le prévenu devant le tribunal de simple police de Corte, à ce déterminé par délibération prise en la chambre du conseil;

Ordonne, etc.

(N° 153)

[31 mai 1889]

Voie publique. — Dépôt de matériaux. — Nécessité. — Permission écrite du maire. — (Sieur Joseph Reynaud.)

L'appréciation du point de savoir si le dépôt sur la voie publique de matériaux qui empêchent ou diminuent la liberté o la sûreté du passage, a eu lieu sans nécessité, appartient au juge de police; il ne saurait dépendre de l'autorité municipale de subordonner la question de nécessité de dépôt à une permission du maire délivrée par écrit et enregistrée au bureau de police.

La Cour,

Attendu qu'aux termes de l'article 471, n° 4, du Code pénal, le dépôt sur la voie publique de matériaux qui empêchent ou diminuent la liberté ou la sûreté du passage, ne constitue une contravention que s'il a eu lieu sans nécessité; que l'appréciation de cette circonstance appartient au juge de police; qu'il ne saurait dépendre de l'autorité municipale, au mépris de la disposition de loi précitée, de subordonner la question de nécessité du dépôt à une permission du maire délivrée par écrit et enregistrée au bureau de police;

Attendu que le jugement attaqué déclare, en fait, que le dépôt de matériaux effectué par Reynaud dans une rue de la commune de Bollène était d'une nécessité évidente; qu'en relaxant ledit Reynaud, dans ces circonstances, ce jugement, régulier d'ailleurs en la forme, n'a fait que se conformer à l'article 471, n° 4, du Code pénal.

Rejette, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 154)

[22 mai 1890]

Bateaux à vapeur de nationalité étrangère pénétrant dans les voies fluviales de France. — Application des décrets du 9 avril 1883.

Monsieur le Préfet, tous les bateaux à vapeur étrangers qui pénètrent sur les fleuves, rivières ou canaux français, doivent, en principe, être munis au préalable d'un permis de navigation conforme au décret du 9 avril 1883 (*); toutefois, il m'a paru, d'après l'avis de la Commission centrale des machines à vapeur, qu'il convenait, dans la pratique, de leur rendre aussi facile et rapide que possible l'accomplissement des formalités réglementaires, surtout s'ils ne doivent effectuer qu'un seul voyage, ce qui a souvent lieu pour les yachts de plaisance. J'ai décidé qu'à cet effet les commissions locales pourraient déléguer quelques-uns de leurs membres, d'une manière permanente, pour opérer les visites; qu'en outre, tout bateau étranger pourrait être autorisé à se remettre en route sans attendre le permis de navigation, à la condition d'être porteur d'une attestation de la Commission ou de ses délégués, indiquant qu'il remplit les conditions spécifiées par le décret du 9 avril 1883, ou, dans le cas contraire, que les dérogations constatées ont été l'objet d'un avis de la Commission, tendant à ce qu'elles soient autorisées par application de l'article 63 dudit décret.

Enfin, d'accord également avec la Commission centrale, il m'a paru que, dès à présent, l'équivalence prévue par l'article 64 du même décret, pour les épreuves des appareils à vapeur et les certificats des capitaines et mécaniciens, pouvait être prononcée d'une manière générale, en ce qui concerne les bateaux de plai-

(*) *Ann.* 1883, p. 748.

sance de nationalité anglaise, — sans préjudice, bien entendu, de l'observation des règlements locaux de police, — et seulement pour ceux de ces bateaux qui seront en mesure de présenter les papiers suivants : 1° pour les épreuves d'appareils à vapeur, le certificat de navigabilité prévu par le Merchant Shipping Act de 1854, ou des certificats d'épreuve émanant soit du Lloyd anglais, soit d'experts nommés par les consuls et agents consulaires français et visés alors par ces fonctionnaires; 2° pour les diplômes des capitaines et mécaniciens, les certificats spécifiés par les Merchant Shipping Acts de 1854 et 1862.

A défaut de ces documents, les commissions de surveillance auront à apprécier, dans chaque cas particulier, s'il y a lieu d'appliquer l'article 63 du décret du 9 avril 1883, et il sera alors procédé, à l'égard du bateau, dans les formes indiquées ci-dessus, pour le laisser pénétrer dans les voies françaises de navigation.

J'ai pris, dans le sens des indications ci-dessus, un arrêté en date de ce jour, qui prononce l'équivalence dont il s'agit. Vous en trouverez une ampliation à la suite de la présente circulaire, dont je vous adresse un nombre d'exemplaires suffisant pour qu'elle soit envoyée, par vos soins, aux commissions de surveillance instituées dans votre département pour la navigation maritime et la navigation fluviale. Je l'adresse directement aux ingénieurs des mines et aux ingénieurs des ponts et chaussées.

L'accusé de réception ci-joint devra être renvoyé à mon ministère après avoir été rempli.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

ARRÊTÉ (22 mai 1890).

Le Ministre des travaux publics,

Sur la proposition du conseiller d'État, directeur des routes, de la navigation et des mines,

Vu l'article 64 du décret du 9 avril 1883, lequel est ainsi conçu :

« Les bateaux étrangers ou construits hors de France sont soumis à toutes les dispositions du présent décret. Toutefois le Ministre des travaux publics peut, sur l'avis de la Commission centrale des machines à vapeur, prononcer par arrêté l'équivalence entre les formalités accomplies à l'étranger ou les diplômes délivrés dans les pays d'origine, par les autorités compé-

tentes, et les formalités ou les diplômes, exigés par le présent décret, notamment en ce qui concerne la délivrance et le renouvellement des permis de navigation, les épreuves des chaudières, les visites, les certificats de capacité des capitaines et des mécaniciens, etc.;»

Vu l'avis de la Commission centrale des machines à vapeur, du 15 avril 1890,

Arrête :

L'équivalence en ce qui concerne les épreuves des appareils à vapeur et les certificats des capitaines et mécaniciens, prévue par l'article 64 susmentionné du décret du 9 avril 1883, est admise, sans préjudice de l'observation des règlements de police locaux, pour les bateaux de plaisance, de nationalité anglaise, qui seront en mesure de présenter les papiers suivants :

1° Pour les épreuves d'appareils à vapeur, le certificat de navigabilité, prévu par le Merchant Shipping Act de 1854, ou des certificats d'épreuve émanant soit du Lloyd anglais, soit d'experts nommés par les consuls et agents consulaires français et visés alors par ces fonctionnaires;

2° Pour les diplômes des capitaines et mécaniciens, les certificats spécifiés par les Merchant Shipping Acts de 1854 et 1862.

YVES GUYOT.

(N° 155)

[26 mai 1890]

Commis des ponts et chaussées de l'Algérie.

Monsieur le Gouverneur général, un décret du 9 juin 1888 (*) a réorganisé le personnel des commis des ponts et chaussées; mais ce décret n'a pas été rendu applicable aux employés secondaires de l'Algérie qui, depuis l'arrêté du gouverneur général du 9 décembre 1867, jouissent d'une situation et d'un traitement particuliers et continuent à être nommés par les préfets.

Il m'a paru nécessaire, dans l'intérêt d'une bonne administration, que les employés des ponts et chaussées de l'Algérie fussent, comme les conducteurs et les autres fonctionnaires de la colonie, soumis aux mêmes règles que ceux de la métropole, et

(*) *Ann.* 1888, p. 459.

j'ai l'honneur de vous adresser une ampliation d'un arrêté qui réalise cette assimilation.

J'ai cru toutefois, monsieur le Gouverneur général, devoir vous déléguer la nomination de ces agents que vous êtes à même de recruter dans de bonnes conditions. Le présent arrêté n'aura pas d'ailleurs d'effet rétroactif en ce qui concerne la situation pécuniaire des agents de l'ancien cadre colonial qui continueront à jouir, pendant toute leur carrière, des émoluments qui leur sont attribués par l'arrêté de 1867. Les nouvelles dispositions, relatives aux traitements et allocations accessoires, ne s'appliqueront qu'aux commis qui seront nommés à l'avenir.

Agréez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Pour le ministre et par autorisation :

Le Chef du cabinet,
du personnel et du secrétariat,

SÉBILLOT.

ARRÊTÉ (26 mai 1890.)

Le ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté du Gouverneur général de l'Algérie en date du 9 décembre 1867;

Vu le décret du 9 juin 1888 portant organisation du personnel des commis des ponts et chaussées ;

Sur la proposition du chef du cabinet, du personnel et du secrétariat,

Arrête :

Art. 1er. — Les employés secondaires des ponts et chaussées de l'Algérie prendront, à l'avenir, le titre de *commis des ponts et chaussées.*

Les commis des ponts et chaussées sont affectés au service des bureaux des ingénieurs ou adjoints aux conducteurs pour les études et la surveillance des travaux.

Art. 2. — Ils sont divisés en cinq classes, dont l'effectif est déterminé par le ministre des travaux publics d'après les ressources budgétaires, et pour chacune desquelles le traitement annuel est fixé ainsi qu'il suit :

1re classe	1.800 fr.
2e classe	1.500
3e classe	1.200
4e classe	1.000
Stagiaires	800

Il est alloué, en outre, aux commis de l'Algérie un supplément colonial égal au quart du traitement fixe et soumis comme lui aux retenues pour la retraite.

Enfin, ces agents reçoivent une indemnité de résidence fixée uniformément à 400 francs, sauf dans l'arrondissement de Tizi-Ouzou, où elle est élevée à 600 francs.

Art. 3. — Les commis des ponts et chaussées sont nommés par le gouverneur de l'Algérie, agissant par délégation du ministre des travaux publics.

Toutefois le ministre peut, après entente avec le gouverneur général, décider le passage dans le cadre algérien d'un commis des ponts et chaussées du cadre métropolitain, et réciproquement. Les trois quarts au moins des emplois vacants sont, dans tous les cas, réservés à la nomination directe du gouverneur général.

Les résidences des commis des ponts et chaussées sont fixées par l'ingénieur en chef, suivant les besoins du service.

Art. 4. — Nul ne peut être commis des ponts et chaussées s'il n'a été déclaré admissible à la suite d'un examen portant sur les connaissances ci-après :

Écriture. — Principes de la langue française. — Arithmétique élémentaire. — Exposition du système métrique des poids et mesures. — Notions de géométrie relatives à la mesure des angles, des surfaces et des solides. — Éléments de dessin linéaire.

Sont dispensés de cet examen les candidats pourvus du diplôme du baccalauréat de l'enseignement secondaire spécial ou déclarés admissibles au grade de conducteur des ponts et chaussées.

Les candidats doivent être âgés de plus de seize ans et de moins de vingt-huit ans au moment de l'examen.

Toutefois les militaires porteurs d'un congé régulier pourront subir l'examen jusqu'à trente-deux ans. La limite d'âge est portée à trente-sept ans pour les sous-officiers des armées de terre et de mer remplissant les conditions énoncées à l'article 1er de la loi du 24 juillet 1873 (*) :

Art. 5. — Les examens ont lieu, suivant les nécessités du service et aux époques fixées par le gouverneur général, devant une commission composée d'un ingénieur en chef et de deux ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs ou conducteurs des ponts et chaussées.

Le gouverneur général fixe le nombre des candidats qui pourront être déclarés admissibles.

(*) *Ann.* 1873, p. 505.

Art. 6. — Les candidats au grade de commis des ponts et chaussées, qu'ils soient ou non dispensés de l'examen prescrit par l'article 4, adressent leur demande à l'ingénieur en chef du service ordinaire du département.

Ces demandes doivent être accompagnées de l'acte de naissance du candidat, et, s'il y a lieu, d'une pièce authentique établissant qu'il a la qualité de Français, d'un extrait négatif du casier judicaire, d'une note relatant ses antécédents et d'une copie certifiée conforme des diplômes ou certificats qu'il a obtenus.

Elles sont transmises au gouverneur général par l'intermédiaire et avec l'avis du préfet.

Le gouverneur général arrête la liste des candidats autorisés à se présenter aux examens.

Il arrête également la liste des candidats déclarés admissibles au grade de commis des ponts et chaussées sur le vu des procès-verbaux d'examen.

Art. 7. — Les candidats admissibles au grade de commis des ponts et chaussées débutent en qualité de stagiaires, sauf les exceptions indiquées ci-après.

La durée du stage est de deux ans pour les candidats âgés de moins de vingt et un ans et d'un an pour ceux qui ont dépassé cet âge.

Les stagiaires reçoivent une indemnité annuelle de 800 francs non soumise aux retenues pour la retraite. Cette indemnité se cumule avec les allocations accessoires attribuées aux commis des ponts et chaussées, à titre d'indemnité de résidence, de frais de déplacements, etc.

A l'expiration du stage, l'ingénieur en chef du service auquel les stagiaires sont attachés adresse au gouverneur général, par l'intermédiaire du préfet, un rapport sur leur aptitude, leur conduite et leur manière de servir.

Le gouverneur général, sur le vu de ce rapport, nomme, s'il y a lieu, les stagiaires à la 4e classe du grade de commis des ponts et chaussées. Les stagiaires non commissionnés cessent immédiatement leur service sans avoir droit à aucune indemnité de licenciement.

Les agents relevant du ministère des travaux publics et comptant au moins deux ans de service, et les sous-officiers des armées actives de terre et de mer sont dispensés du stage. Ils sont nommés à la 4e classe.

Art. 8. — Les commis de 3e classe sont pris parmi les commis

de 4e classe comptant au moins trois ans de service en cette qualité, et parmi les candidats déclarés admissibles au grade de conducteur et qui n'auraient pas encore été pourvus d'un emploi de ce grade.

Les commis de 2e classe sont pris parmi les commis de 3e classe comptant au moins cinq ans de service depuis leur dernier avancement.

Les commis de 1re classe sont pris parmi les commis de 2e classe comptant au moins sept ans de grade dans la 2e classe.

L'avancement est accordé par le ministre des travaux publics sur la proposition des ingénieurs en chef et du gouverneur général de l'Algérie.

Art. 9. — Les commis des ponts et chaussées peuvent être mis en disponibilité soit par défaut d'emploi, soit pour cause de maladie ou d'infirmités temporaires entraînant cessation du travail pendant plus de trois mois. Ils conservent la moitié du traitement de leur grade sans accessoire ; ils peuvent obtenir les deux tiers lorsque la disponibilité a pour cause le défaut d'emploi.

Art. 10. — Un congé sans traitement est accordé, pendant la durée de leur service militaire, aux commis appelés sous les drapeaux. A l'époque de leur libération, les emplois disponibles leur sont attribués de préférence.

Art. 11. — Les peines disciplinaires sont :

La retenue du traitement pendant deux mois au plus ;

Le retrait d'emploi sans traitement ou avec les deux cinquièmes du traitement.

La révocation.

La retenue de traitement est infligée par le gouverneur général; les deux autres peines sont prononcées par le ministre des travaux publics, après l'avis de l'inspecteur général de la division.

Art. 12. — La mise à la retraite des commis des ponts et chaussées de l'Algérie est prononcée par le ministre des travaux publics, sur la proposition du gouverneur général.

Art. 13. — Le gouverneur général de l'Algérie adressera au ministre des travaux publics une copie de toutes les décisions portant nomination de commis stagiaires et de commis de 4e et de 3e classe.

Art. 14. — Les dispositions de l'article 2 du présent arrêté ne sont pas applicables aux commis des ponts et chaussées nommés avant la date du présent arrêté.

L'échelle de traitements fixée par l'arrêté du gouverneur gé-

néral, en date du 9 décembre 1867, reste applicable à ces agents pendant toute la durée de leur carrière.

Ils ne recevront pas, en conséquence, de supplément colonial ni d'indemnité de résidence, sauf dans l'arrondissement de Tizi-Ouzou, où ces agents ont droit à une indemnité de résidence de 200 francs.

Art. 15. — Sont abrogées les dispositions de l'arrêté du gouverneur général, en date du 9 décembre 1867, contraires à celles du présent arrêté.

YVES GUYOT.

(N° 156)

[16 juin 1890]

Compétence de la Commission mixte des travaux publics. — Intervention du service des Domaines dans l'instruction des affaires mixtes.

Monsieur le préfet, la question s'est posée, en ces derniers temps, de savoir dans quels cas les agents du service des Domaines doivent être appelés à prendre part aux conférences ouvertes pour l'instruction des affaires de la compétence de la Commission mixte des travaux publics.

Il convient de distinguer à ce sujet deux points principaux :

1° La nature des affaires auxquelles s'appliquent les lois et règlements sur les travaux mixtes et sur la compétence de la Commission mixte;

2° La désignation des fonctionnaires chargés de représenter dans les conférences les divers services intéressés.

La Commission mixte n'est appelée à traiter que les affaires qui intéressent la défense du territoire. La nomenclature des affaires qui sont de la compétence de cette haute commission est donnée par l'article 3 du décret du 8 septembre 1878 (*), qui a remplacé l'article 7 du décret du 16 août 1853 (**); elle comprend :

« Les concessions de lais et relais de la mer, celles des dunes, des lagunes, et celles des accrues et atterrissements et alluvions

---

(*) *Ann.* 1879, p. 651.
(**) *Ann.* 1853, p. 345.

dépendant du domaine de l'État, mais seulement au point de vue des conditions imposées ou des réserves à faire dans l'intérêt de la défense du territoire. »

Ces concessions ne relèvent, d'ailleurs, aujourd'hui de la Commission mixte que *dans le rayon des enceintes fortifiées*, alors qu'elle avait autrefois à les traiter dans toute l'étendue de la zone frontière.

Le décret du 12 décembre 1884 (*), qui a modifié sur ce point les prescriptions du décret du 16 août 1853, a désigné, d'autre part, les fonctionnaires qui doivent prendre part aux conférences mixtes, et il porte que :

« Les chefs des divers services publics chargés exclusivement de l'instruction au premier degré des affaires mixtes sont dans leurs arrondissements respectifs :

« . . . .

. . . . Pour le ministère des finances, les inspecteurs, les sous-inspecteurs ou les receveurs des domaines, en ce qui concerne les concessions de lais de mer *et autres dépendances du domaine de l'État.* »

Ce dernier membre de phrase a, dans certaines circonstances, été invoqué pour comprendre parmi les affaires ressortissant à la Commission mixte l'aliénation ou l'affectation à un service public d'un immeuble dépendant du domaine privé de l'État.

C'était là une confusion qu'il était facile de dissiper, en se reportant à l'objet même du décret de 1884.

Ce décret n'a pas, en effet, modifié la nomenclature des affaires de la compétence de la Commission mixte; il s'est borné à désigner les chefs de service qui devaient être appelés aux conférences pour les affaires énumérées au décret de 1878.

Je n'ai nul besoin d'ajouter qu'il ne s'ensuit pas que le département des finances ne doive pas être consulté pour les autres affaires intéressant le domaine de l'État qui sont de la compétence de la Commission mixte; mais son intervention a lieu alors sous une autre forme.

Le service qui prend l'initiative du projet doit, dans ce cas, réclamer en temps opportun l'avis du service des Domaines, et ouvrir au besoin avec lui *une conférence ordinaire* du genre de celles qui ont lieu journellement entre les divers services publics pour les affaires qui n'intéressent pas la défense du territoire.

(*) *Ann.* 1885, p. 239.

C'est là la seule marche possible lorsque l'affaire n'est pas de la compétence de la Commission mixte, et c'est celle qu'il convient également d'adopter dans le cas où la défense du territoire est intéressée, l'instruction mixte supplémentaire prescrite dans ce cas restant soumise aux formalités édictées à cet égard par les lois et décrets spéciaux.

L'avis du service des Domaines doit d'ailleurs, être donné dans les conditions prévues par les lois, décrets ou instructions ministérielles qui régissent spécialement les opérations à effectuer.

La procédure à suivre est déterminée dans tous les cas, et il faut s'y conformer, sauf, quand l'affaire intéresse la défense du territoire, à la compléter par l'instruction mixte spéciale prévue par le décret du 16 août 1853.

En résumé, après avoir consulté le Conseil général des ponts et chaussées, j'ai décidé, d'accord avec M. le ministre des finances, qu'il y aurait lieu d'arrêter les dispositions suivantes :

1° Le service des Domaines ne doit être appelé à intervenir dans les *conférences mixtes* que lorsqu'il s'agit de concessions, *dans le rayon des enceintes fortifiées*, de lais et relais de la mer, de dunes, lagunes, accrues, atterrissements dépendant du domaine de l'État, et seulement au point de vue des conditions à imposer ou des réserves à faire dans l'intérêt de la défense du territoire;

2° En ce qui concerne les affaires relevant de la Commission mixte des travaux publics qui comportent des opérations exigeant l'intervention du ministère des finances, telles que des affectations ou des aliénations d'immeubles dépendant du domaine de l'État, l'avis du service des Domaines doit être pris dans la même forme que pour les affaires similaires qui n'intéressent pas la défense du territoire, et il convient, lorsque le mode d'intervention de ce service n'est pas fixé par des instructions spéciales, d'ouvrir avec lui *une conférence ordinaire* du genre de celles qui sont prévues par la circulaire de l'un de mes prédécesseurs, en date du 12 juin 1850 (*).

MM. les ingénieurs auront dorénavant à se conformer aux instructions renfermées dans la présente circulaire dont je leur adresse une ampliation.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(*) *Ann.* 1850, p. 423.

(N° 157)

[26 juin 1890]

Au sujet des impressions faites pour le compte des services extérieurs.

Monsieur le préfet, par une circulaire en date du 1er octobre dernier (*), j'ai eu l'honneur de vous adresser copie du décret du 28 août 1889, (**) relatif au fonctionnement de l'Imprimerie nationale, et je vous ai fait connaître, le 22 du même mois (***), comment s'effectuerait le service des impressions en attendant que les détails d'exécution de ce décret fussent réglés.

La question est aujourd'hui résolue.

Les prérogatives de l'Imprimerie nationale sont nettement établies à l'article 1er du décret du 28 août 1889, et la commission consultative, instituée par l'article 3 du même décret pour examiner les demandes d'exception présentées par les ministres, a, dans ses séances des 19 mars et 14 mai 1890, émis deux avis, desquels il résulte que « *le décret du 29 août 1889 ne vise nullement les impressions faites dans les départements sur la commande des différents chefs des services extérieurs pour les besoins et pour le compte de leurs services respectifs.* »

Ces délibérations ont été approuvées par des arrêtés de M. le garde des sceaux, en date du 28 mars et 16 mai 1890.

J'ai, en conséquence, l'honneur de vous informer des conditions dans lesquelles les divers services relevant du ministère des travaux publics devront désormais se pourvoir des formules, imprimés, etc., qui leur sont nécessaires.

Vous trouverez tout d'abord au bordereau ci-joint la nomenclature des imprimés qui devront être exclusivement exécutés par l'Imprimerie nationale comme constituant la catégorie des travaux qui lui sont réservés par l'article 1er du décret du 28 août 1889. Ces formules, imprimés, etc., seront fournis par les soins de l'Administration centrale à tous les services extérieurs; MM. les chefs de service auront à me faire parvenir, avant le 1er août (Division du personnel, 5e bureau), leurs de-

---

(*) *Ann.* 1889, p. 842.
(**) *Ann.* 1889, p. 834.
(***) *Ann.* 1889, p. 843.

mandes, basées sur la consommation moyenne annuelle de leurs services respectifs. Ils devront ensuite veiller à alimenter leurs bureaux de ces diverses formules, en exerçant d'ailleurs une surveillance personnelle sur cette partie du service, afin d'être toujours à même de justifier leurs demandes. Ils s'abstiendront, en outre, sous quelque prétexte que ce soit, de faire aucune commande des mêmes modèles à l'industrie privée. Les dépenses à payer de ce chef seraient rigoureusement laissées à la charge personnelle des fonctionnaires qui les auraient engagées.

J'autorise, d'autre part, MM. les chefs des services des ponts et chaussées et du contrôle des chemins de fer à s'approvisionner chez leurs fournisseurs habituels des formules, imprimés, etc., autres que ceux qui figurent dans le bordereau dont il est ci-dessus question, et qui, suivant la définition même donnée par la commission consultative, sont des travaux d'impressions commandés pour les besoins et pour le compte de chacun des services extérieurs.

Je ferai remarquer, à cette occasion, que quelques-uns de ces services paraissent avoir une certaine tendance à multiplier les imprimés de toute nature, en vue de n'avoir aucune addition ou modification à y faire à la main. Il faut certainement simplifier le travail autant que possible; mais il faut éviter, d'un autre côté, tout ce qui peut augmenter les dépenses, sans que cette surcharge de frais corresponde à une économie de temps réellement appréciable. Aussi, sans vouloir proscrire d'une manière absolue l'emploi de modèles modifiés, j'appelle l'attention de MM. les Ingénieurs sur la nécessité de ne s'écarter des dispositions réglementaires adoptées pour les formules qu'à titre tout à fait exceptionnel, et d'apporter la plus stricte économie dans leurs commandes.

Les mémoires relatifs à ces fournitures d'imprimés devront être, sans exception, soumis avant payement à l'approbation de l'Administration supérieure, et MM. les Ingénieurs devront joindre à leurs propositions un exemplaire de chacune des formules qui auront été ainsi imprimées par leurs soins.

Je vous prie de vouloir bien veiller à l'exécution de ces prescriptions. J'adresse à MM. les Ingénieurs une ampliation de la présente circulaire, dont il devra m'être accusé réception.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Yves Guyot.

FORMULES ET IMPRESSIONS

qui doivent être exclusivement fournies par l'Imprimerie nationale et envoyées par les soins de l'Administration centrale à tous les services extérieurs dépendant du ministère des travaux publics.

NUMÉROS d'ordre	DÉSIGNATION DES FORMULES
	PERSONNEL.
1	Feuilles signalétiques.— Ingénieurs des ponts et chaussées et des mines.
2	— Inspecteurs et commissaires.— Contrôle et surveillance des chemins de fer.
3	— Officiers et maîtres de port.
4	— Conducteurs et commis des ponts et chaussées, contrôleurs des mines.
5	— Gardes-pêche.
6	Conducteurs des ponts et chaussées. — Propositions d'avancement au choix. — Résumé (pour ingénieur en chef).
7	Conducteurs des ponts et chaussées. — Résumé des propositions d'avancement à l'ancienneté (pour ingénieur en chef).
8	Commis des ponts et chaussées. — Propositions d'avancement (pour ingénieur en chef).
9	Maîtres et gardiens de phares et fanaux.— Propositions d'avancement (pour ingénieur en chef).
10	Agents inférieurs attachés au service de la navigation intérieure, etc. — Propositions d'avancement (pour ingénieur en chef).
11	Etat nominatif des conducteurs, commis et agents inférieurs des ponts et chaussées (pour ingénieur en chef).
12	Etat détaillé des dépenses prélevées sur les chapitres de personnel.
13	Etats des logements occupés dans les bâtiments du domaine de l'État par des fonctionnaires ou agents du ministère des travaux publics (publication annuelle. - Annexe du budget).
14	Secours — Bulletins de renseignements (deux modèles).
15	Allocations de fin d'année. — Propositions de fin d'année en faveur des conducteurs, commis des ponts et chaussées et assimilés.
16	Allocations de fin d'année. — Propositions de fin d'année en faveur des autres agents.
17	Surveillance de la pêche fluviale.— Projet de budget des dépenses.
18	Retenues pour le service des pensions civiles.
	NAVIGATION.
19	Instruction pour le service des phares éclairés à l'huile minérale.
20	Cahier des charges-type pour la concession d'outillage dans les ports.
21	Statistique de la navigation intérieure — Répartition du trafic par réseau et par circonscription de chambre de commerce.
	COMPTABILITÉ.
	1° Ponts et chaussées.
22	Etat sommaire mensuel des dépenses (modèle 14).
23	Etat trimestriel des indemnités. dépenses diverses, etc. (modèle 19).
24	Situation définitive (modèle 20).
25	Situation sommaire mensuelle (modèle 23).
26	Etat continuatif (modèle 24).
27	Etat trimestriel des dépenses de personnel (modèle 30).

NUMÉROS d'ordre	DÉSIGNATION DES FORMULES
28	Situation définitive (modèle 31).
29	Situation définitive (modèle 32).
30	Tableau sommaire des mandats pour les entreprises durant plusieurs années (modèle 34).
31	Projet de budget (modèle A).
32	Projet de budget des dépenses d'entretien des voies navigables (rivières et canaux (modèle A²).
33	Projet de sous-répartition (modèle B).
34	Bordereaux sommaires des dépenses, ordonnances et mandats (préfets). (France.)
35	Bordereaux sommaires des dépenses, ordonnances et mandats (préfets). (Algérie.)
	2° *Mines.*
36	Situation sommaire des crédits, dépenses, ordonnances et mandats (modèle 23 A).
37	Etat continuatif (modèle 24 A).
38	Certificat pour payement (modèle 25).
39	Etat trimestriel des dépenses de personnel. — Feuille simple (modèle 30).
40	Etat final (modèle 33 A).
	CHEMINS DE FER.
41	Dépenses d'établissement au 31 décembre (formule A).
42	Annexe à la formule A.
43	Renseignements statistiques sur la situation financière de la compagnie au 31 décembre 18... (formule S).
44	1° Annexe à la formule S. — Situation des emprunts.
45	2° — Situation des subventions.
46	Renseignements statistiques sur les institutions de pensions et de secours en faveur d'agents de chemins de fer en exploitation (formule T).
47	Trafic mensuel (formule B).
48	Etat récapitulatif du trafic mensuel rectifié (formule B rectifiée).
49	Dépenses d'exploitation (formule C).
50	Produit net (formule D).
51	Mouvement des unités de trafic (formule E).
52	Matériel roulant (effectif et parcours) (formule F).
53	Mouvement du matériel (formule G).
54	Personnel au 31 décembre 18... (formule H).
55	Recettes (formule R).
56	Recettes (formule R').
	MINES.
57	Production des combustibles minéraux.
58	Production des usines à fer.
59	Exploitation des combustibles minéraux et de la tourbe.
60	Résumé du mouvement de la consommation des combustibles minéraux.
61	Exploitations des minerais.
62	Exploitation du sel gemme et du sel marin.
63	Accidents signalés dans les mines, minières, carrières et tourbières.
64	Consistance des usines à fer.
65	Résumé de la production des usines à fer.
66	Production des métaux autres que le fer, des huiles minérales et des bitumes.
67	Recherches de mines exécutées en 18...
68	Etat récapitulatif des appareils à vapeur, non compris ceux des états B et C (état A).

NUMÉROS d'ordre	DÉSIGNATION DES FORMULES.
69	Etat statistique des bateaux à vapeur assujettis à l'inspection des commissions de surveillance (état B).
70	Etat récapitulatif des appareils à vapeur, etc., employés dans l'enceinte des chemins de fer (état C).
71	Etat des combustibles consommés dans l'enceinte des chemins de fer (état D).
72	Etat récapitulatif des épreuves réglementaires d'appareils à vapeur (état E).
73	Procès-verbal de visite du bateau à vapeur (navigation fluviale).
74	Permis de... des bateaux à vapeur (navigation fluviale).
75	Procès-verbal de visite annuelle des bateaux à vapeur (navigation fluviale).
76	Procès-verbal de visite des bateaux à vapeur (navigation maritime).
77	Permis de navigation (placard) (navigation maritime).
78	Epreuve d'appareils à vapeur, opérée le...
79	Extrait de procès-verbal d'épreuve d'appareils à vapeur.
80	Extrait de l'état des épreuves d'appareils à vapeur.
81	Bulletin signalétique à annexer au rapport sur les explosions d'appareils à vapeur.
82	Note sur les précautions relatives à l'emploi de la dynamite.
83	Type de décret de concession de mine.
84	Type de cahier des charges de concession de mine.
85	* Redevance proportionnelle sur les mines (état d'exploitation).
86	* Tableau des mines non exploitées.
87	* Tableau, par mine, des résultats du travail des redevances imposées.

(*) L'impression des trois dernières formules est payée par le ministère des finances.

PERSONNEL

(N° 158)

Juin 1890

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATION.

Décret du 2 juin 1890. — M. **Moussu**, Sous-Ingénieur en retraite, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de l'Intérieur).

2° AVANCEMENTS.

Arrêté du 27 mai 1890. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er juin 1890, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Clavel**,
Legouëz,
Leloutre,
Monet (Adolphe),

MM. **Dardenne**,
Fouan,
Marchat,
Waldmann.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 3 juin 1890. — M. **Dubos**, Sous-Ingénieur, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité d'Ingénieur principal, au service de la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements, à la résidence de Tunis.

Arrêté du 4 juin. — M. **de Larminat** (Jean), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité de Sous-Chef de l'exploitation, à la résidence de Paris.

4° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 19 juin 1890. — La mission spéciale confiée, par arrêté du 20 juillet 1886, à M. **Lucas**, Ingénieur en Chef de 1re classe, et ayant pour objet l'étude des applications de l'électricité à l'exploitation des chemins de fer, aux divers services concernant la navigation fluviale et maritime et à l'exploitation des mines, est supprimée.

M. **Lucas** est placé dans la situation de disponibilité avec deux tiers de son traitement pour défaut d'emploi.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Iundt**, Ingénieur en Chef de 1re classe	12 juin 1890

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 21 mai 1890. — M. **Carlier**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des Formules, en remplacement de M. **Dinet**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Bricka**, Ingénieur en Chef de 2e classe, détaché à l'Administration des chemins de fer de l'État, cesse d'être chargé du service de liquidation d'entreprises des chemins de fer de Limoges à Eymoutiers, Eymoutiers à Meymac et Limoges au Dorat.

Ce service est réuni aux attributions de M. **Jullien**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Haute-Vienne.

MM. **Sabouret** et **Bonnet**, Ingénieurs ordinaires de 1re classe en congé renouvelable, cessent d'être attachés au service des chemins de fer d'Eymoutiers à Meymac et de Limoges au Dorat.

Ils sont remplacés par M. **Ducrocq**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Limoges, déjà attaché au service de la ligne de Limoges à Eymoutiers.

Idem. — M. **Lancrenon**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de 1re classe, en congé renouvelable au service de la

Compagnie des chemins de fer de l'Est, cesse d'être attaché au service de liquidation des travaux de la ligne de Révigny à Saint-Dizier (M. **La Rivière**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur en Chef) et des lignes de Fère-Champenoise à Vitry-le-François et de Saint-Florentin à Brienne-le-Château (M. **Demouy**, Ingénieur en Chef).

Il est remplacé :

1° Dans le service de chemins de fer confié à M. **La Rivière**, par M. **Küss**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Bar-le-Duc;

2° Dans le service de M. l'Ingénieur en Chef **Demouy**, par M. **Baratte**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Troyes.

Arrêté du 22 mai. — M. **Lefèvre**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées à Saint-Dizier, cesse d'être chargé de la liquidation des comptes des travaux exécutés sous sa direction dans le service du canal de l'Oise à l'Aisne.

Ce service de liquidation est réuni aux attributions de M. **Pigache**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Soissons, chargé de la section du canal de l'Oise à l'Aisne, précédemment confié à M. **Lefèvre**.

Arrêté du 29 mai. — M. **Tavernier** (Henri), Ingénieur ordinaire de 1re classe chargé, à dater du 16 mai 1890, des fonctions d'Ingénieur en Chef du service de la navigation de la Saône, reste chargé, à titre provisoire, dans le service de la navigation du Rhône, des travaux de construction des ponts Morand et La Fayette à Lyon.

Arrêté du 31 mai. — Le service des études du raccordement des gares de Rouen-rive gauche, supprimé par arrêté du 10 mars 1888, est reconstitué.

Il est replacé dans les attributions de M. **Alexandre**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Dieppe.

Arrêté du 3 juin. — Les trois arrondissements d'Ingénieur entre lesquels est réparti le service ordinaire du département des Hautes-Alpes sont réorganisés comme il suit :

1° *Arrondissement de l'Ouest. — Résidence : Serres.*

Route nationale n° 75 — Sections comprises dans les départements des Hautes-Alpes et de la Drôme.	37k.207
Route nationale n° 93	38 .720
Route nationale n° 94, de la limite du département de la Drôme à la borne kilométrique 60.	60 .000
	135k.927

Rivières du Grand-Buech entre le pont de Saint-Julien (origine du flottage) et la limite du département des Basses-Alpes, et du Petit-Buech, entre le pont de La Roche (origine du flottage) et son embouchure dans le Grand-Buech.	86k.000

2° *Arrondissement du Centre. — Résidence : Gap.*

Route nationale n° 85	76k.174
Route nationale n° 94, de la borne kilométrique 60 à l'embranchement de l'annexe de la route n° 100. . .	33 .010
Route nationale n° 100 y compris l'annexe qui la relie à la route n° 94.	12 .943
	122k.127
Rivière de la Durance — Section comprise entre le Grand-Pré, au droit de la limite de l'arrondissement sur la route n° 94 et la limite du département des Basses-Alpes.	58k.200

3° *Arrondissement de l'Est. — Résidence : Embrun.*

Route nationale n° 91	47k.272
Route nationale n° 94, de l'embranchement de l'annexe de la route n° 100 à la frontière d'Italie.	81 .358
	128k.630
Rivière de la Durance — Section comprise entre le pont de Saint-Clément (origine du flottage) et le Grand-Pré.	33k.800

Arrêté du 4 juin. — Le service de la construction du chemin de fer d'Autevielle à Mauléon (M. **de Mazas**, Ingénieur en Chef) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi, à l'exception des dossiers des affaires ci-après dont l'instruction reste confiée aux Ingénieurs de la construction :

1° Bornage définitif de la ligne;

2° Contrôle des travaux de superstructure exécutés par la Compagnie du Midi pour le compte de l'État, par application de la convention de 1883.

Arrêté du 9 juin. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Collonges à Lyon-Saint-Clair et celui du raccordement de la Mouche à Lyon sont organisés de la manière suivante, savoir :

DÉSIGNATION des LIGNES	CONTRÔLE des travaux neufs et d'entretien. — M. Pérouse, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris.	CONTRÔLE de l'exploitation technique. — M. Worms de Romilly Ingénieur en chef des Mines, à Paris.	CONTRÔLE de l'exploitation commerciale. — MM. d'Ivernois et David, Inspecteurs principaux, à Paris.	SURVEILLANCE administrative. — Commissariats de
Ligne de Collonges à Lyon-Saint-Clair. . .	M. Clarard, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Lyon.	M. Dougados, Ingénieur des Mines, à Rive-de-Gier.	M. de Pietra-Santa, Inspecteur particulier, à Lyon.	Lyon - Brotteaux, pour la partie comprise entre Lyon-Saint-Clair (bifurc.) et la culée rive gauche du pont sur la Saône. Lyon-Vaise, pour la partie comprise entre Collonges-Fontaine (bifurc.) et la culée rive gauche du pont sur la Saône.
Raccordement de la Mouche à Lyon.	Idem.	Idem.	Idem.	Lyon-Guillotière.

L'organisation du service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Marmande à Angoulême (sections comprises entre Marmande et Bergerac, Bergerac et Mussidan, Mussidan et Ribérac), est arrêtée de la manière suivante, savoir :

DÉSIGNATION des SECTIONS DE LIGNE	CONTRÔLE des travaux neufs et d'entretien — M. d'Ussel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris	CONTRÔLE de l'exploitation technique — M. Vicaire, Ingénieur en chef des Mines, à Paris.	CONTRÔLE de l'exploitation commerciale — MM. Jardon et Bochet, Inspecteurs principaux, à Paris.	SURVEILLANCE administrative — Provisoirement. — Commissariats de
1° Section de Marmande à Bergerac (74 kilomètres).	M. Crahay de Franchimont, Ingén. des Ponts et Chaussées, à Bordeaux. M. Bernatet, Cond. des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.	M. Boutiron, Ingénieur des Mines, à Bordeaux. M. Cazenave, Contrôl. principal des Mines, à Bordeaux.	M. Guénée, Inspecteur particulier, à Bordeaux.	Libourne.
2° Section de Bergerac à Mussidan (30 kilomètres)	Idem.	Idem.	Idem.	Idem.
3° Section de Mussidan à Ribérac (31 kilomètres).	M. Crahay de Franchimont, Ingén. des Ponts et Chaussées, à Bordeaux. M. Martin, Cond. principal des Ponts et Chaussées, à Angoulême.	M. Boutiron, Ingénieur des Mines, à Bordeaux. M. Duverdier, Contrôleur des Mines, à Bordeaux.	Idem.	Coutras.

Décision du 19 juin. — M. **Bordes** (Louis), Conducteur principal, attaché au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Courtois**, est chargé de l'intérim du service de chemins de fer précédemment confié à M. l'Ingénieur ordinaire **Séjourné**, mis en congé renouvelable.

Décision du 21 juin. — I. Sont déclarés hors de concours, les Élèves-Ingénieurs de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Javary**,
Godron,
Caldaguès,
Chateau,
Cordier (Gabriel),
Viallefond,

MM. **Mascart**,
Van Blarenberghe,
Constantin,
Maillet (Georges),
Pendaries.

II. Sont admis à la 1re classe, les Élèves de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Collot**,
Martin (Henri),
Michaux,
Prince,

MM. **Courbaud**,
Théry,
Regnoul,
Pellé (Charles).

III. Sont admis à la 2e classe les Élèves de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Paul**,
Vicaire (Jules),
Duperrier,
Roux,

MM. **Arnaud**,
Lorieux (Edmond),
Wilhelm.

M. **Couturier**, Élève de 3e classe, qui n'a pu, pour raisons de santé, satisfaire aux dispositions réglementaires, sera classé ultérieurement.

Arrêté du 24 juin. — M. **Lechalas**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Rouen, au service de la navigation de la Seine — 3e section et au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest, est attaché, en outre, au service des études du raccordement des gares de Rouen — rive gauche (M. **Alexandre**, Ingénieur en Chef).

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 2 juin 1890. — M. **Tollet** (Casimir), Conducteur principal, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre des Travaux Publics).

Idem. — M. **Joncourt** (Édouard), Conducteur de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition de M. le Ministre de l'Intérieur).

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

21 *mai* 1890. — M. **Monnet** (François), Commis, Concours de 1883, n° 36, Ain, service ordinaire.

22 *mai.* — M. **Dubois** (Alphonse), Concours de 1883, n° 21, mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole du département de l'Ariège.

Il est placé dans la situation de service détaché.

29 *mai.* — M. **Martin** (Émile), Commis, Concours de 1883, n° 50, Gard, service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

31 *mai.* — M. **Crouzet** (Jean-Baptiste), Commis, Concours de 1883, n° 3, Tarn-et-Garonne, service ordinaire.

4 *juin.* — M. **Boyer** (Marius), Commis, Concours de 1882, n° 263, Var, service ordinaire.

Idem. — M. **Gabon** (Jean), Commis, Concours de 1883, n° 147, Loire, service ordinaire.

Idem. — M. **Lefève** (Anatole), Concours de 1883, n° 285, Oise, service des travaux neufs de l'Oise canalisée et du canal latéral à cette rivière.

5 *juin.* — M. **Jay** (Francisque), Concours de 1883, n° 172, Corrèze, service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive, par Uzerche.

19 *juin.* — M. **Marin** (Fernand), Commis, Concours de 1883, n° 33, Vaucluse, service ordinaire.

21 *juin.* — M. **Fort** (Gustave), Commis, Concours de 1882,

n° 316, Lot-et-Garonne, service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

Idem. — M. **Espagnet** (Joseph), Commis, Concours de 1883, n° 310, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

3° AVANCEMENTS.

5 *juin* 1890. — MM. **Montagne** (Firmin) et **Crouzat** (Lucien), Conducteurs de 3e classe, détachés au service des Travaux publics de la Cochinchine, sont élevés à la 2e classe de leur grade.

9 *juin.* — M. **Barré** (Louis), Conducteur de 4e classe, détaché au service des Travaux publics du Sénégal, est élevé à la 3e classe de son grade.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

28 *mai* 1890. — M. **Jouffrai** (Gabriel), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Isère, est mis à la disposition du Gouvernement Tunisien, pour être employé au service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

5° CONGÉS.

22 *mai* 1890. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Clérin** (Édouard), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

30 *mai.* — M. **Montagné** (Émile), Conducteur de 3e classe, détaché au service vicinal du département de l'Aude, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

7 *juin.* — M. **Bouteron** (Léon), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable, au service de la Compagnie des chemins de fer de Madrid à Sarragosse et Alicante, est mis en congé sans traitement.

19 *juin.* — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Perrier** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Vaucluse.

6° CONGÉS RENOUVELABLES.

30 *mai* 1890. — M. **Lhotte** (Edmond), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Chef de bureau, à la résidence de Paris.

7 *juin.* — M. **Blochet** (Pierre), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité de Chef de section, au service de la Compagnie des mines de Roche-la-Molière, pour la construction du chemin de fer de Firminy à Roche-la-Molière, à la résidence de Firminy.

9 *juin.* — M. **Guigon** (Gabriel), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à remplir les fonctions d'Architecte de diverses communes du département de l'Ardèche, à la résidence de Privas.

10 *juin.* — M. **Lanusse** (Casimir), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour être attaché à la construction du chemin de fer de Linarès à Alméria (Espagne).

11 *juin.* — M. **Cantegril** (Marius), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Tarn-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour être attaché à la construction du chemin de fer de Linarès à Alméria (Espagne).

13 *juin.* — M. **Alba** (Charles), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie du canal interocéanique de Panama, est autorisé à entrer au service de la Société du chemin de fer ottoman de Jaffa à Jérusalem.

Idem. — M. **Allingry** (Eugène), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer d'exercer les fonctions de Directeur de la Société anonyme du canal de la Bourne, à la résidence de Valence.

21 *juin.* — M. **Dupriez** (Constant), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester attaché, en qualité d'Ingénieur-Directeur, au service de la Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Beaumont-Persan à Hermes, à la résidence de Neuilly-en-Thelle (Oise).

Idem. — M. **Plicy** (Auguste), Conducteur de 3e classe, démis-

sionnaire, est réintégré dans son ancien grade et mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à rester, en qualité de Conducteur de travaux, au service de la Compagnie Française chargée de la construction des forts de la vallée de la Meuse, à la résidence de Liège.

7° DISPONIBILITÉ.

21 *mai* 1890. — M. **Billiet** (Antoine), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

8e DÉMISSION.

12 *juin* 1890. — Est acceptée la démission de M. **Précot** (Georges), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin.

9e RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Petitjean** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris	1er janvier 1890

10° DÉCISIONS DIVERSES.

21 *mai* 1890 (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DE LA CREUSE). — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département de la Creuse sont fixés comme il suit, conformément aux prescriptions de la circulaire du 19 mars 1890 :

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Deux Commis en résidence à Guéret.
MM. **Aubreton**, Commis de 1re classe;
Legrand, Commis de 4e classe.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Guéret.
MM. **Langlet**, Conducteur de 4e classe;
Pruchon, Commis de 2e classe.

1re *Subdivision de Guéret.* — Routes nationales nos 140 et 145, 87k.227. — Service hydraulique. — Pêche.
M. **Michaud**, Conducteur principal.

2e *Subdivision de Guéret.* — Routes nationales nos 140 et 141, 86k.059. — Service hydraulique. — Pêche. — Pisciculture.
M. **Heraud**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de la Souterraine. — Routes nationales nos 151 *bis* et 142, 80k.256. — Service hydraulique. — Pêche.

M. **Lable**, Conducteur principal.

Subdivision d'Aubusson. — Routes nationales nos 141 et 142, 84k.287. — Service hydraulique. — Pêche. — Pisciculture.

M. **Dayras**, Conducteur de 1re classe.

28 *mai.* — M. **Danais** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département d'Oran, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Tabia à Tlemcen.

Idem (Réorganisation du service du département de l'Ain). — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département de l'Ain sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Un Conducteur, deux Commis et un Agent temporaire, en résidence à Bourg :

MM. **Milliet**, Conducteur principal;
Méanson, Commis de 2e classe;
Montain, Commis de 3e classe;
Couder, Agent temporaire.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, deux Commis et un Agent temporaire, en résidence à Bourg.

MM. **Poncet**, Conducteur de 1re classe;
Lapierre, Commis de 2e classe;
Méliodon, id.
Barrachin, Agent temporaire.

1re *Subdivision de Bourg.* — Route nationale no 83, de l'origine à la borne 53k. — Contrôle du chemin de fer d'intérêt local de Marlieux à Châtillon.

M. **Perré**, Conducteur principal.

2e *Subdivision de Bourg.* — Traverses de Bourg. — Route nationale no 79 entre Bourg et la limite de l'arrondissement. — Service hydraulique de l'arrondissement.

M. **Parant**, Conducteur principal.

3e *Subdivision de Bourg.* — Route nationale no 75 de la limite

du département de Saône-et-Loire à la borne 54k moins la traverse de Bourg. — Navigation de l'Ain dans la traversée du département. — Affaires se rattachant à l'acquisition de terrains faite au compte du département pour les lignes de Bourg à Chalon et d'Ambérieu à Villebois.

M. **Fournier**, Conducteur de 2e classe.

4e *Subdivision de Bourg.* — Partie des routes nationales nos 75 et 83.

M. **Aubert**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, deux Commis et un Agent temporaire, en résidence à Nantua.

MM. **Pérénin**, Conducteur de 2e classe;
Chanal-Martin, Commis de 3e classe;
Venière, id.
Bondet, Agent temporaire.

1re *Subdivision de Nantua.* — Route nationale no 84 entre les bornes 80k et 123k. — Route nationale no 206 entre son origine et le Rhône. — Service hydraulique de la subdivision.

M. **Sapin**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Nantua.* — Route nationale no 79 entre la borne 45k et La Cluse. — Route nationale no 84 entre les bornes 50k et 80k. — Pont suspendu de Serrières. — Service hydraulique de la subdivision. — Affaires se rattachant à l'acquisition de terrains faite au compte du département pour la ligne de La Cluse à Bellegarde.

M. **Vincent**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Gex. — Route nationale no 5 entre la limite du Jura et la frontière Suisse. — Route nationale no 84 entre la borne 123k et la frontière Suisse. — Service hydraulique de la subdivision.

M. **Magnenant**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Commis et un Agent temporaire, en résidence à Belley.

MM. **Calland**, Commis de 2e classe;
Benoît, Commis de 3e classe;
Desportes, Agent temporaire.

Subdivision de Lagnieu. — Route nationale n° 75 entre Pont-d'Ain et le Sault. — Service hydraulique d'une partie de l'arrondissement.

M. **Lavigne**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Montluel. — Route nationale n° 84 entre La Papc et Pont-d'Ain. — Service hydraulique de quelques cours d'eau.

M. **Morellet**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Belley. — Route nationale n° 92 de Cordon à Seyssel. — Ponts suspendus de Cordon et de Seyssel. — Service hydraulique d'une partie de l'arrondissement.

M. **Monnet**, Conducteur de 4e classe.

29 *mai.* — M. **Bonhoure** (Alphonse), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, passe dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Barbezieux à Saint-Mariens.

3 *juin* (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DE L'AUBE). — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis du service ordinaire du département de l'Aube, de la rivière d'Aube et du canal de la Haute-Seine sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Troyes.

MM. **Guillot**, Conducteur de 1re classe;
Lasnier, — de 4e —
Jeune, Commis de 1re classe;
Leclerc, — id. —
Granjean, — de 2e —
Thouard, Agent temporaire.

Arrondissement du Nord-Ouest et 2e arrondissement du service de navigation.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Troyes.

MM. **Lua**, Conducteur principal;
Jacquard, Commis de 2e classe;
Camuset, — de 3e —
Barbonne, — de 4e —

Subdivision de Nogent-sur-Seine. — Route nationale n° 19 de Seine-et-Marne à la borne 21k. — Route nationale n° 51 tout

entière. — Route départementale n° 4 de la borne 63^k.3 à Nogent-sur-Seine. — Route départementale n° 8 tout entière. — Service hydraulique.

M. **Roux**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Méry-sur-Seine. — Route nationale n° 19 entre les bornes 21^k et 40^k. — Route départementale n° 1 de la Belle-Étoile à la borne 16^k, routes départementales n° 10 et n° 15. — Entretien de la Seine entre Méry et Marcilly, de l'Aube entre Viapres et son confluent avec la Seine. — Service hydraulique.

M. **Beau**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision d'Arcis-sur-Aube. — Route nationale n° 77 de la borne 52^k au département de la Marne. — Route départementale n° 1 de la borne 16^k à Lesmont. — Entretien de l'Aube de son origine à Viapres. — Service hydraulique.

M. **Garçonnot**, Conducteur de 4e classe.

1re *Subdivision de Troyes.* — Route nationale n° 19 de la borne 40^k à la borne 60^k. — Route nationale n° 60 de Lesmont à Troyes. — Route nationale n° 77 de Pont-Hubert à la borne 52^k. — Service hydraulique.

M. **Gigot**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement du Centre et 1er arrondissement du service de navigation.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et huit Commis en résidence à Troyes.

MM. **Millard**, Conducteur principal;
Rozé, — de 1re classe;
Brancart, — de 4e —
Chrétinat, Commis de 1re classe;
Gouverne, — de 3e —
Usunier, — de 3e —
Bignon, — de 3e —
Crévost, — de 3e —
Paris, — de 4e —
Perrin, — stagiaire;
Gendret, Agent temporaire.

2e *Subdivision de Troyes.* — Route nationale n° 19 de la borne 60^k au pavé de Troyes. — Routes nationales dans la traversée de Troyes. — Entretien du canal de la Haute-Seine de Troyes à Marcilly. — Service hydraulique.

M. **Gérard**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision de Troyes.* — Route nationale n° 19 de Troyes à la borne 84k. — Route nationale n° 60 de Troyes à la borne 73k. — Route nationale n° 71 de la borne 45k.1 à Troyes. — Route nationale n° 77 de la borne 24k à Troyes. — Service hydraulique.

M. **Abit**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision d'Aix-en-Othe. — Route nationale n° 60 de la borne 73k à l'Yonne. — Route départementale n° 4, entre les bornes 34k et 65k.3. — Route départementale n° 13 tout entière. — Service hydraulique.

M. **Moreau**, Conducteur principal autorisé personnellement à résider à Troyes.

Subdivision d'Ervy. — Route nationale n° 77 de l'Yonne à la borne 24k.4. — Route départementale n° 4, de l'Yonne à la borne 34k. — Route départementale n° 5 tout entière. — Service hydraulique.

M. **Mennelle**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Bar-sur-Seine. — Route nationale n° 71 de la borne 17k à la borne 45k.1. — Route départementale n° 6 tout entière. — Service hydraulique.

M. **Broché**, Conducteur principal.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Bar-sur-Aube (provisoirement quatre Commis).

MM. **Heinrich**, Conducteur adjoint;
Claude, Commis de 4e classe;
Beauvallet, Agent temporaire;
Maitrot, id.

Subdivision de Gyé-sur-Seine. — Route nationale n° 71 de la Côte-d'Or à la borne 17k. — Route départementale n° 3 de l'Yonne à la route nationale n° 71. — Routes départementales nos 7, 11 et 12 tout entières. — Service hydraulique.

M. **Boulard**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Vendeuvre. — Route nationale n° 19 de la borne 84k à la Maison-Neuve. — Route départementale n° 2 de la borne 22k à la Maison-Neuve. — Route départementale n° 3 de Bar-sur-Seine à la borne 50k. — Service hydraulique.

M. **Garibal**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Bar-sur-Aube. — Route nationale n° 19 de la

Maison-Neuve à la Haute-Marne. — Route nationale n° 60 de la Haute-Marne à la borne 10k. — Route départementale n° 2 de Bar-sur-Aube à la Haute-Marne. — Route départementale n° 14 tout entière. — Service hydraulique.

M. Gromer, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Brienne-le-Château. **— Route nationale n° 60 entre les bornes 10k et 29k. — Routes départementales n° 2 de la Marne à la borne 22k, n° 3 de la borne 50k à Brienne, n° 9 tout entière. — Service hydraulique.**

M. Longin, Conducteur de 2e classe.

3 *juin.* — M. **Maldant** (Henri), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent, passe dans le département du Cher, même service.

4 *juin.* — M. **Piton-Bressant** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Oise, au service de l'Oise canalisée et du canal latéral à cette rivière, passe au service ordinaire du même département.

5 *juin.* (Réorganisation du service du département des Bouches-du-Rhône). — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, sont fixés ainsi qu'il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Marseille.

MM. **Bourdon**, Conducteur principal.
Tinel, Conducteur de 2e classe.
Bertol, Commis de 1re classe.
Laloge, — 2e —
Castellan, — 3e —
Gros (Antoine), — 4e —
Guiol, — 4e —

Arrondissement de Marseille.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et sept Commis, en résidence à Marseille.

MM. **Montel**, Conducteur principal.
Moreau, Commis de 1re classe.
Camenisch, — 2e —
Coste, — 3e —
Cognet, — 3e —
Guion, — 3e —

MM. **Graille**, Commis de 3e classe.
Jaubert — 4e —

1re *Subdivision de Marseille.* — Route nationale n° 8, entre le Pin et la borne 332k. — Service hydraulique de la Subdivision.

M. **Maccabelli**, Conducteur principal.

2e *Subdivision de Marseille.* — Route nationale n° 8, entre la borne 332k et le Var. — Route nationale n° 96, entre Coulin et Roquevaire. — Parties des routes départementales nos 3 et 16. — Service hydraulique de la Subdivision.

M. **Imbard**, Conducteur de 1re classe.

3e *Subdivision de Marseille.* — Route nationale n° 8bis, entre Marseille et la ferme de Peypin. — Service hydraulique de la Subdivision.

M. **Barthès**, Conducteur de 1re classe.

4e *Subdivision de Marseille.* — Route nationale n° 8bis, entre Peypin et le Var. — Route nationale n° 96, entre Roquevaire et la route 20. — Service hydraulique de la Subdivision.

M. **Durand**, Conducteur de 2e classe.

1re *Subdivision de Martigues.* — Service hydraulique comprenant le Contrôle des travaux neufs et d'entretien des canaux de Martigues, de Saint-Mitre et de Fos, et des étangs d'Engrenier et de Lavalduc.

M. **Meuton**, Conducteur de 3e classe.

(M. **Meuton** est autorisé personnellement à résider à Marseille).

2e *Subdivision de Martigues.* — Parties des routes départementales nos 1, 6, 12 et 21. — Service hydraulique de la Subdivision.

M. **Ganteaume**, Conducteur de 3e classe.

Contrôle de la construction du chemin de fer de La Joliette à Lestaque.

M. **Varangod**, Conducteur de 3e classe.

(M. **Varangod** résidera à Marseille et sera chargé en outre du Service hydraulique en ce qui concerne le canal de Pennes).

Arrondissement d'Aix.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et huit Commis, en résidence à Aix. (Provisoirement et jusqu'à ce qu'une vacance se produise, le nombre

des Commis attachés au bureau de l'Ingénieur ordinaire d'Aix est fixé à neuf.)

MM. **Palenc**, Conducteur de 3e classe.
Mayer, — 4e —
Aragnol, Commis de 2e classe, Condr adjoint.
Gouirand, Commis de 2e classe.
Viguier — 2e —
Fauchier, — 3e —
Vidal, — 3e —
Vigouroux, — 3e —
Chaix, — 3e —
Gros (P.), — 4e —
Cotton, — 4e —

1re *Subdivision d'Aix*. — Route nationale n° 7, entre les bornes 279k et 296k.735. — Route nationale n° 96, entre les bornes 0k et 16k. — Parties des routes départementales nos 2 et 11.

M. **Cauvin**, Conducteur principal.

2e *Subdivision d'Aix*. — Service hydraulique de l'arrondissement et canaux du Verdon et de Craponne.

M. **Protheau**. Conducteur principal.

3e *Subdivision d'Aix*. — Route nationale n° 7, entre les bornes 296k.735 et 320k.022. — Route nationale n° 8, entre les bornes 296k.716 et 310k.135. — Route départementale n° 16, entre les bornes 27k.526 et 29.k742. — Parties des routes départementales nos 13 et 20.

M. **Mourguès**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Lambesc. — Route nationale n° 7, entre les bornes 264k.767 et 279k. — Travaux d'endiguement de la Durance dans les Syndicats nos 5, 5bis, 6, 7 et 8.

M. **Philip**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Peyrolles. — Route nationale n° 96, entre les bornes 16k et 30k.925. — Parties des routes départementales nos 5 et 9. — Travaux d'endiguement de la Durance dans les Syndicats nos 1 et 2, 3 et 4.

M. **Rossi**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Salon. — Parties des routes départementales nos 1, 7 et 14.

M. **Escarrat**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Berre. — Partie de la route départementale

n° 1 et embranchement sur Berre. — Parties des routes départementales n°s 6, 7 et 8.

M. Aimo, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement d'Arles.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et huit Commis, en résidence à Arles. (Provisoirement et jusqu'à ce qu'une vacance se produise, le nombre des Commis attachés au bureau de l'Ingénieur ordinaire d'Arles est fixé à neuf.)

MM.	**Olagnier**,	Conducteur principal.		
	Darbout,	Conducteur de 3e classe.		
	Lapret,	Commis de 1re classe.		
	Tardieu,	—	2e	—
	Beff,	—	2e	—
	Giraud,	—	3e	—
	Barjavel,	—	4e	—
	Prat,	—	4e	—
	Perlat,	—	4e	—
	Daniel,	—	4e	—
	Régistel,	—	Stagiaire.	

1re *Subdivision d'Arles.* — Canal de navigation d'Arles à Bouc. — Service hydraulique comprenant le contrôle des travaux du colmatage de la Crau, du desséchement des Baux et des vidanges d'Arles.

M. Rey, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision d'Arles.* — Service hydraulique de la Camargue

M. Bompard, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision d'Arles.* — Parties des routes départementales n°s 1 et 15. — Travaux d'endiguement de la Durance dans les Syndicats n°s 13 et 14.

M. Sauvaire, Conducteur de 3e classe.

4e *Subdivision d'Arles.* — Service hydraulique comprenant les branches méridionale et septentrionale du canal des Alpines, les vidanges de Tarascon et les prises d'eau d'usines et d'irrigation.

M. Andron, Conducteur de 3e classe.

5e *Subdivision d'Arles.* — Service hydraulique comprenant les canaux de Craponne et de Langlade, et études diverses dans l'arrondissement.

M. Bachmann, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Salon. — Route nationale n° 7, entre Pont-Royal et Orgon. — Parties des routes départementales n°s 1 et 10. — Travaux d'endiguement de la Durance dans les Syndicats n°s 9 et 10. — Service hydraulique de la Subdivision (Prises d'eau d'usines et d'irrigation).

M. **Blanchin**, Conducteur principal.

Subdivision de Saint-Remy. — Parties des routes nationales n°s 7 et 99, et des routes départementales n°s 4, 17 et 18. — Travaux d'endiguement de la Durance dans les syndicats n°s 11 et 12. — Service hydraulique (Prises d'eau d'usines et d'irrigation dans les Subdivisions, les marais de l'Aiguillon et le canal des Quatre-Communes).

M. **Livon**, Conducteur de 2e classe.

5 *juin.* — M. **Aimo** (Antoine), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Bouches-du-Rhône, au service du Contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Roucayrol**, passe au service ordinaire du même département.

7 *juin.* — M. **Douzon** (Abel), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Allier, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe dans le département de la Loire, même service.

10 *juin* (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DE LA CORRÈZE). — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département de la Corrèze sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Tulle (provisoirement deux Conducteurs et deux Commis).

MM. **Leyrie**, Conducteur de 1re classe.
Réol, — 2e —
Géraudie, Commis de 3e —
Eyboulet, — 4e —

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Tulle (provisoirement deux Conducteurs et trois Commis).

MM. **Guasson**, Conducteur de 3e classe.
Vigne, — 2e —

TRAVAUX PUBLICS

OUVRAGES EXÉCUTÉS AU MOYEN DE L'AIR COMPRIMÉ

Dragages, Dérochements, Terrassements, Outillage.

DESCRIPTION DES MOYENS D'EXÉCUTION

MACHINES

Engins et Installations diverses,

Par H. HERSENT,

Ingénieur civil, Entrepreneur de travaux publics,
Chevalier de la Légion d'honneur,
Décoré de plusieurs ordres étrangers,
Ancien Président de la Société des Ingénieurs civils, etc.

Prix : 60 francs.

TABLE DES MATIÈRES

Fondation des ponts sur la Seine, à Argenteuil, Orival et Elbeuf.
Fondation des ponts sur le Rhône, à Arles et Saint-Gilles, et sur l'Adige, à Rovigo, en 1865.
Pont route sur le Rhône, à Arles.
Bâtardeau démontable pour le port de Brest.
Quais des ports de Bône et de Brest.
Fondation du pont sur le Doubs, à Molay.
Arrière-radier parafouille de l'écluse de chasse de Honfleur, 1875.
Bassins de radoub de Missiessy, construits pour le port de Toulon.
Piles du viaduc du Val Saint-Léger, près Saint-Germain-en-Laye (1878).
Puits filtrants.
Installations maritimes du port d'Anvers.
Construction des écluses de Saint-Aubin, près Elbeuf.
Construction d'un bassin de radoub à l'arsenal de Saïgon.
Ecluse du Carnet.
Travaux du port de Lisbonne.

CHAPITRE II

TRAVAUX DE DRAGAGES ET DÉROCHEMENTS

Amélioration de l'outillage.
Régularisation du Danube, à Vienne.
Canal de Gand à Terneuzen.
Dérochements sous-marins à Brest, Cherbourg et Lorient.
Canal de Marans au Brault.
Amélioration de la Charente maritime.
Travaux du canal de Panama.
Emprise sur le Tage, d'Alcantara à Belem, pour la construction du chemin de fer de Lisbonne à Cascaès.

CHAPITRE III

TERRASSEMENTS ET EXPLOITATION DE CARRIÈRES

Terrassements.
Tranchées exécutées en cunettes.
Tranchées en galerie.
Exploitation des carrières.

CHAPITRE IV

OUTILLAGE DES TRAVAUX PUBLICS

§ 1. — *Outillage pour l'emploi de l'air comprimé.*

Disposition des caissons métalliques des bassins de radoub de Missiess , à Toulon.
Cheminées des caissons.
Ecluses à air des caissons.
Siphonnement.
Compresseurs d'air.

Bâtardeaux mobiles pour caissons semblables. — Port d'Anvers.
Echafaudage flottant. — Port d'Anvers.
Bâtardeaux mobiles pour caissons différents. — Ecluses de Saint-Aubin.
Bâtardeaux mobiles pour piliers à poser sous l'eau. — Port de Lisbonne.
Echafaudages flottants. — Port de Lisbonne.
Moyens de manutention.
Cloche plongeante employée pour dérochements sous-marins.

§ 2. — *Dragues.*

Drague à une seule élinde inclinée.
Drague verticale.
Drague de Boulogne (1862).
Drague de Vienne (1870).
Dragues chargeant les wagons.
Dragues du canal de Gand à Terneuzen.
Dragues à long couloir.
Dragues de Toulon (1875).
Dragues de Panama, Rochefort et Saïgon (1882).
Dragues d'approfondissement, à élinde inclinée (1882).
Dragues porteuses.
Draguette.
Pompes à sable.

§ 3. — *Transports des produits dragués.*

Divers modes de transport des déblais dragués.
Outillage pour terrassements, excavateurs, voie, wagons.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je soussigné (1) ______________________________

____

____

déclare souscrire à exemplaire du Tome 1er *de l'ouvrage :* **Travaux publics,** *par* **M. H. HERSENT,** *moyennant la somme de* **60 francs** *que je paierai par acomptes mensuels de en reçus présentés par la poste.*

______________ *le* ______________ 189

SIGNATURE (2)

(1) Mettre son adresse complète.

(2) Signer lisiblement.

Madame,

Madame Ve Ch. Dunod,

LIBRAIRE-ÉDITEUR DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES ET DES TÉLÉGRAPHES.

49, QUAI DES AUGUSTINS,

PARIS.

MM. **Vidalie**, Commis de 4e classe.
Brugeille, — 3e —
Favarcq, — 4e —

Subdivision d'Ussel. — Partie de la route nationale n° 89. — Route nationale n° 122 entière. — Dordogne flottable. — Service hydraulique.

M. **Kosiorowski**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision d'Argentat. — Partie de la route nationale n° 120. — Dordogne flottable. — Service hydraulique.

M. **Soulier**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Tulle. — Partie des routes nationales nos 89 et 120. — Service hydraulique.

M. **Marpillat**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Beaulieu.—Partie de la route nationale n° 140. — Dordogne flottable. — Service hydraulique.

M. **Monmont**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Brive.

MM. **Garro**, Conducteur de 3e classe.
Champ, Commis de 2e —
Jaubert, — 4e —
Pousergue, — 4e —

Sudivision de Brive. — Partie des routes nationales nos 20 et 89. — Service hydraulique.

M. **Duteil**, Conducteur principal.

Subdivision d'Uzerche. — Parties des routes nationales nos 20 et 120. — Service hydraulique.

M. **Dutour**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Treignac. — Partie des routes nationales, nos 120 et 140. — Service hydraulique.

M. **Henry**, Conducteur de 4e classe.

11 *juin.* — M. **Boué** (Germain), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Beaumont-de-Lomagne, passe dans le département de Tarn-et-Garonne, même service.

Idem. — M. **Mansuy** (Réné), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service de la navigation de la Saône, passe dans le département des Vosges, au ser-

vice du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Is-sur-Tille à Gray.

11 *juin.* — **M. Bonherbe** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Vosges, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Is-sur-Tille à Gray, passe dans le département de la Haute-Saône, au service de la navigation de la Saône.

12 *juin.* (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DE L'AISNE.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du département de l'Aisne, sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs, un Commis et un Agent temporaire, en résidence à Laon.

MM. **Jongleux**, Conducteur principal, également attaché au Contrôle des chemins de fer.
Havart, Conducteur de 2e classe.
Carlier, Conducteur de 4e classe, également attaché au Contrôle des chemins de fer.
Dulieu, Commis de 4e classe.
Frazier, Agent temporaire.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Saint-Quentin.
MM. **Carpentier**, Conducteur principal.
Rochon, Commis de 3e classe.

1re *subdivision de Saint-Quentin.* — Parties de la route nationale n° 30. — Service hydraulique.
M. **Marquet**, Conducteur principal.

Subdivision de Guise. — Parties des routes nationales nos 30, 39 et 45. — Service hydraulique.
M. **Moreau**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Saint-Quentin.* — Parties de la route nationale n° 44. — Service hydraulique.
M. **Maroteaux**, Conducteur de 1re classe.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Laon.

MM. **Davesne**, Conducteur de 1re classe.
Desrotour, Commis de 1re —
Lallement, Commis de 4e —

1re *Subdivision de Laon.* — Parties de la route nationale n° 44. — Service hydraulique.

M. **Degonville**, Conducteur principal.

Subdivision de Marle. — Parties des routes nationales n°s 2, 45 et 46. — Service hydraulique. — Contrôle des travaux de la ligne du Cateau à Laon.

M. **Hautin**, Conducteur principal. (M. **Hautin** est autorisé personnellement à résider à Laon.)

Subdivision de Chauny. — Parties des routes nationales n°s 37 et 38. — Service hydraulique.

M. **Drouchon**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Laon.* — Parties de la route nationale n° 2. — Contrôle des travaux de la ligne de Laon à Liart. — Service hydraulique.

M. **Quignon**, Conducteur de 1re classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, un Commis et un Agent temporaire, en résidence à Soissons.

MM. **Herviant**, Conducteur de 3e classe.
Delabarre, Commis de 4e —
Diot, Agent temporaire.

Subdivision de Château-Thierry. — Parties des routes nationales n°s 3, 33 et 37. — Service hydraulique.

M. **Leprest**, Conducteur de 1re classe.

1re *Subdivision de Soissons.* — Parties des routes nationales n°s 2 et 37. — Service hydraulique.

M. **Chèdeville**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Soissons.* — Parties des routes nationales n°s 31 et 37. — Service hydraulique.

M. **Toury**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision de Soissons.* — Parties des routes nationales n°s 2, 31 et 36. — Service hydraulique.

M. **Boudeville**, Conducteur de 3e classe.

Chemins de fer.

Contrôle des travaux des lignes de Laon à Liart et du Cateau à Laon.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis, en résidence à Laon.

M. **Bourgeois**, Commis de 3e classe.

Service actif.

M. **Leher**, Conducteur de 4e classe chargé, à la résidence de Vervins, du Contrôle de la ligne de Laon à Liart et de parties des routes nationales nos 2 et 39.

13 *juin* (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DE L'AVEYRON). — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département de l'Aveyron sont fixés ainsi qu'il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs et un Commis, en résidence à Rodez.

MM. **Durand**, Conducteur de 2e classe.
Albouy, id.
Vergely, id.
Palayret, Commis de 4e classe.

Arrondissement du Centre.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Rodez.

MM. **Coste**, Conducteur de 2e classe.
Miquel, Commis de 2e classe.
Vaurs, — 4e —

1re *Subdivision de Rodez.* — Routes nationales nos 88 et 120, 20k.274. — Routes départementales, 68k.538.

M. **Vidal**, Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision de Rodez.* — Route nationale no 111, 30 kilomètres. — Routes départementales, 68k.228.

M. **Hurel**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Séverac-le-Château. — Routes nationales nos 9 et 88, 57k.100. — Routes départementales, 68k.048.

M. **Caillot**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Cassagnes-Bégonhès. — Route nationale no 88, 9k.810. — Routes départementales, 74k.214.

M. N...., Conducteur (provisoirement M. **Couvignon**, Commis de 1re classe).

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Villefranche.

MM. **Mouly**, Conducteur principal.
Grenié, Commis de 1re classe.
Courtial, id.

1re *Subdivision de Villefranche.* — Routes départementales, 87k.774.

M. **Moly**, Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision de Villefranche.* — Routes nationales nos 111, 122 et 126. — 105k.237.

M. **Delclaux**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Aubin. — Routes départementales, 58k.760 et rivière du Lot.

M. **Valière**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Sauveterre. — Routes nationales nos 88 et 111, 47k.800. — Routes départementales, 28k.545.

M. **Barthas**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Nord-Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Espalion.

(Provisoirement et pour un délai qui ne pourra excéder trois ans, le bureau comptera trois Conducteurs et quatre Commis).

MM. **Galtier**, Conducteur de 2e classe.
Neyrolles (Aimé), — de 2e —
Neyrolles (Sylvain), — de 4e —
Bach, Commis de 3e classe.
Servant, — de 3e —
Palayret, — de 4e —
Grimal, — de 4e —

Subdivision d'Espalion. — Route nationale no 121. — 32k.920. — Routes départementales, 38k.990.

M. **Boyer**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Laguiole. — Route nationale no 121. — 21k.213. — Routes départementales, 60k.819. — Service hydraulique.

M. **Palayret**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Entraygues. — Route nationale no 120. — 38k.783. — Routes départementales. — 27k.378. — Rivière du Lot.

M. **Versepuech**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Mur-de-Barrez. — Routes départementales, 69k.780.

M. **Roux**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Saint-Affrique (provisoirement le bureau comprendra trois Conducteurs et trois Commis).

MM. **Vaissac**, Conducteur de 1re classe.
Pestre (Auguste), — de 2e —
Salles, — de 3e —
Camplo, Commis de 3e classe.
Amat, — de 4e —
Valès, — de 4e —

1re *Subdivision de Saint-Affrique.* — Route nationale n° 99, 41k.887. — Routes départementales, 45k.237.

M. **Martin**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Saint-Affrique.* — Routes départementales, 84k.806.

M. **Caldier**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision de Saint-Affrique.* — Route nationale n° 99, 30k.600. — Routes départementales, 76k.612. — Service hydraulique.

M. **Thomas** (Adrien), Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Millau. — Routes nationales nos 9, 107 *bis* et 111.— 91k.497. — Routes départementales, 17k.705.

M. **Pagès**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Nant. — Routes nationales nos 9 et 99. — 64k.902. — Routes départementales, 31k.917.

M **Thomas** (Fr.), Conducteur de 4e classe.

14 *juin.* — M. **Aubert** (Adolphe), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain, passe au service ordinaire du département de l'Oise.

Idem. — M. **Stehli** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, passe au service ordinaire du département de l'Ain.

19 *juin.* — M. **Portat** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

Idem. — M. **Lilès** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, passe au service ordinaire du même département.

L'Éditeur-gérant : **Dunod.**

PARIS. — IMP. — C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

LOIS

(N° 159)

[8 juillet 1890]

Loi sur les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs.

Art. 1er. — § 1. Des délégués à la sécurité des ouvriers mineurs sont institués conformément aux dispositions de la présente loi, pour visiter les travaux souterrains des mines, minières ou carrières, dans le but exclusif d'en examiner les conditions de sécurité pour le personnel qui y est occupé, et, d'autre part, en cas d'accident, les conditions dans lesquelles cet accident se serait produit.

§ 2. Un délégué et un délégué suppléant exercent leurs fonctions dans une circonscription souterraine dont les limites sont déterminées par un arrêté du préfet, rendu sous l'autorité du ministre des travaux publics, après rapport des ingénieurs des mines, l'exploitant entendu.

§ 3. Tout ensemble de puits, galeries et chantiers dépendant d'un même exploitant et dont la visite détaillée n'exige pas plus de six jours, ne constitue qu'une seule circonscription. — Les autres exploitations sont subdivisées en deux, trois, etc., circonscriptions, selon que la visite n'exige pas plus de douze, dix-huit, etc., jours. — Un même arrêté statue sur la délimitation des diverses circonscriptions entre lesquelles est ainsi divisé, s'il y a lieu, l'ensemble des puits, galeries et chantiers voisins dépendant d'un même exploitant, sous le territoire d'une même commune ou de plusieurs communes contiguës.

§ 4. A toute époque, le préfet peut, par suite de changements survenus dans les travaux, modifier, sur le rapport des ingénieurs des mines, l'exploitant entendu, le nombre et les limites des circonscriptions.

§ 5. A l'arrêté préfectoral est annexé un plan donnant la délimitation de chaque circonscription et portant les limites des communes sous le territoire desquelles elle s'étend. Ce plan est

fourni par l'exploitant en triple expédition, sur la demande du préfet et conformément à ses indications.

§ 6. L'arrêté préfectoral est notifié dans la huitaine à l'exploitant, auquel est remis en même temps un des plans annexés audit arrêté.

§ 7. Ampliation de l'arrêté préfectoral, avec un des plans annexés, reste déposée à la mairie de la commune qui est désignée dans l'arrêté parmi celles sous lesquelles s'étendent les circonscriptions qu'il délimite; elle y est tenue, sans déplacement, à la disposition de tous les intéressés.

§ 8. Un arrêté du préfet, rendu sur le rapport des ingénieurs des mines, peut dispenser de délégués toute concession de mines, ou tout ensemble de concessions de mines contiguës, ou tout ensemble de travaux souterrains, de minières ou carrières, qui, dépendant d'un même exploitant, emploierait moins de vingt-cinq ouvriers travaillant au fond.

Art. 2. — § 1. Le délégué doit visiter deux fois par mois tous les puits, galeries et chantiers de sa circonscription. Il visitera également les appareils servant à la circulation et au transport des ouvriers.

§ 2. Il doit, en outre, procéder sans délai à la visite des lieux où est survenu un accident ayant occasionné la mort ou des blessures graves à un ou plusieurs ouvriers, ou pouvant compromettre la sécurité des ouvriers. Avis de l'accident doit être donné sur-le-champ au délégué par l'exploitant.

§ 3. Le délégué, dans ses visites, est tenu de se conformer à toutes les mesures prescrites par les règlements en vue d'assurer l'ordre et la sécurité dans les travaux.

§ 4. Le délégué suppléant ne remplace le délégué qu'en cas d'empêchement motivé de celui-ci, sur l'avis que le délégué en a donné tant à l'exploitant qu'au délégué suppléant.

Art. 3. — § 1. Les observations relevées par le délégué dans chacune de ses visites doivent être, le jour même ou au plus tard le lendemain, consignées par lui sur un registre spécial fourni par l'exploitant, et constamment tenu sur le carreau de l'exploitation à la disposition des ouvriers.

§ 2. Le délégué inscrit sur le registre les heures auxquelles il a commencé et terminé sa visite, ainsi que l'itinéraire suivi par lui.

§ 3. L'exploitant peut consigner ses observations et dires sur le même registre, en regard de ceux du délégué.

§ 4. Des copies des uns et des autres sont immédiatement et

respectivement envoyées par les auteurs au préfet, qui les communique aux ingénieurs des mines.

§ 5. Lors de leurs tournées, les ingénieurs des mines et les contrôleurs des mines doivent viser le registre de chaque circonscription. Ils peuvent toujours se faire accompagner dans leurs visites par le délégué de la circonscription.

Art. 4. — Le délégué et le délégué suppléant sont élus au scrutin de liste dans les formes prévues aux articles suivants.

Art. 5. — Sont électeurs dans une circonscription les ouvriers qui y travaillent au fond, à la condition :

1° D'être Français et de jouir de leurs droits politiques;

2° D'être inscrits sur la feuille de la dernière paye effectuée pour la circonscription avant l'arrêté de convocation des électeurs.

Art. 6. — § 1. Sont éligibles dans une circonscription, à la condition de savoir lire et écrire, et, en outre, de n'avoir jamais encouru de condamnation pour infraction aux dispositions soit de la présente loi, soit de la loi du 21 avril 1810 et du décret du 3 janvier 1813, soit des articles 414 et 415 du Code pénal :

1° Les électeurs ci-dessus désignés, âgés de vingt-cinq ans accomplis, travaillant au fond depuis cinq ans au moins dans la circonscription ou dans l'une des circonscriptions voisines dépendant du même exploitant, qui sont délimitées par le même arrêté préfectoral, conformément au paragraphe 3 de l'article 1er ci-dessus;

2° Les anciens ouvriers domiciliés dans les communes sous le territoire desquelles s'étend l'ensemble des circonscriptions comprises avec la circonscription en question, dans le même arrêté de délimitation, conformément au susdit paragraphe 3 de l'article 1er, à la condition qu'ils soient âgés de vingt-cinq ans accomplis, qu'ils soient Français, qu'ils jouissent de leurs droits politiques, qu'ils aient travaillé au fond pendant cinq ans au moins dans les circonscriptions comprises dans l'arrêté précité, et qu'ils n'aient pas cessé d'y être employés depuis plus de dix ans, soit comme ouvrier du fond, soit comme délégué ou délégué suppléant;

3° Les anciens ouvriers ne seront éligibles que s'ils ne sont pas déjà délégués non seulement pour une circonscription de la mine de l'exploitant, mais encore pour une circonscription d'une autre mine située dans ou en dehors du territoire de leur commune.

§ 2. Pendant les cinq premières années qui suivront l'ouver-

ture à l'exploitation d'une nouvelle circonscription, pourront être élus les électeurs justifiant de cinq ans de travail au fond, dans une mine, minière ou carrière souterraine de même nature.

Art. 7. — § 1. Dans les huit jours qui suivent la publication de l'arrêté préfectoral convoquant les électeurs, la liste électorale de la circonscription, dressée par l'exploitant, est remise par lui en trois exemplaires au maire de chacune des communes sous lesquelles s'étend la circonscription. Le maire fait immédiatement afficher cette liste à la porte de la mairie et dresse procès-verbal de cet affichage; il envoie les deux autres exemplaires au préfet et au juge de paix avec copie du procès-verbal d'affichage. Dans le même délai de huit jours, l'exploitant fait afficher ladite liste aux lieux habituels pour les avis donnés aux ouvriers.

§ 2. Si l'exploitant ne remet pas aux maires et ne fait pas afficher la liste électorale dans les délais et conditions ci-dessus prévus, le préfet fait dresser et afficher cette liste, aux frais de l'exploitant, sans préjudice des peines qui pourront être prononcées contre ce dernier pour contravention à la présente loi.

§ 3. En cas de réclamation des intéressés, le recours doit être formé cinq jours au plus après celui où l'affichage a été effectué par le maire le moins diligent, devant le juge de paix, qui statue d'urgence et en dernier ressort.

§ 4. Si une circonscription s'étend sous deux ou plusieurs cantons, le juge de paix compétent est celui dont le canton comprend la mairie de la commune désignée comme lieu du vote par l'arrêté préfectoral de convocation des électeurs.

Art. 8. — § 1. Les électeurs d'une circonscription sont convoqués par un arrêté du préfet.

§ 2. L'arrêté doit être publié et affiché dans les communes sous le territoire desquelles s'étend la circonscription, quinze jours au moins avant l'élection, qui doit toujours avoir lieu un dimanche.

§ 3. L'arrêté fixe la date de l'élection, ainsi que les heures auxquelles sera ouvert et fermé le scrutin.

§ 4. Le vote a lieu à la mairie de la commune désignée par l'arrêté de convocation parmi celles sous le territoire desquelles s'étend la circonscription.

Art. 9. — § 1. Le bureau électoral est présidé par le maire, qui prend comme assesseurs le plus âgé et le plus jeune des électeurs présents au moment de l'ouverture du scrutin, et, à

défaut d'électeurs présents ou consentant à siéger, deux membres du conseil municipal.

§ 2. Chaque bulletin porte deux noms avec l'indication de la qualité de délégué ou de délégué suppléant à chaque candidat. Nul n'est élu au premier tour de scrutin s'il n'a obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés et un nombre de voix au moins égal au quart du nombre des électeurs inscrits.

§ 3. Au deuxième tour de scrutin, la majorité relative suffit, quel que soit le nombre des votants.

§ 4. En cas d'égalité de suffrages, le plus âgé des candidats est élu.

§ 5. Si un second tour de scrutin est nécessaire, il y est procédé le dimanche suivant, dans les mêmes conditions de forme et de durée.

§ 6. Le vote a lieu, sous peine de nullité, sous enveloppe d'un type uniforme déposé à la préfecture.

Art. 10. — § 1. Ceux qui, soit par voies de fait, violences, menaces, dons ou promesses, soit en faisant craindre à un électeur de perdre son emploi, d'être privé de son travail, ou d'exposer à un dommage sa personne, sa famille ou sa fortune, auront influencé le vote, seront punis d'un emprisonnement d'un mois à un an, et d'une amende de 100 francs à 2.000 francs.

§ 2. L'article 463 du Code pénal pourra être appliqué.

Art. 11. — Pourra être annulée toute élection dans laquelle les candidats élus auraient influencé le vote en promettant de s'immiscer dans des questions ou revendications étrangères à l'objet des fonctions de délégué, telles qu'elles sont définies au § 1er de l'article 1er.

Art. 12. — § 1. Après le dépouillement du scrutin, le président proclame le résultat du vote; il dresse et transmet au préfet le procès-verbal des opérations.

§ 2. Les protestations doivent être consignées au procès-verbal ou être adressées, à peine de nullité, dans les trois jours qui suivent l'élection, au préfet, qui en accuse réception.

§ 3. Les exploitants peuvent, comme les électeurs, adresser dans le même délai leurs protestations au préfet.

§ 4. En cas de protestation ou si le préfet estime que les conditions prescrites par la loi ne sont remplies, le dossier est transmis, au plus tard le cinquième jour après l'élection, au conseil de préfecture, qui doit statuer dans les huit jours suivants.

§ 5. En cas d'annulation, il est procédé à l'élection dans le délai d'un mois.

Art. 13. — §. 1. Les délégués et délégués suppléants sont élus pour trois ans; toutefois, ils doivent continuer leurs fonctions tant qu'ils n'ont pas été remplacés.

§ 2. A l'expiration des trois ans, il est procédé à de nouvelles élections dans le délai d'un mois.

§ 3. Il est pourvu dans le mois qui suit la vacance au remplacement du délégué ou du délégué suppléant décédé ou démissionnaire, ou révoqué, ou déchu des qualités requises pour l'éligibilité.

§ 4. Le nouvel élu est nommé pour le temps restant à courir jusqu'au terme qui était assigné aux fonctions de celui qu'il remplace.

§ 5. Il devra être procédé à de nouvelles élections pour les circonscriptions qui seront créées ou modifiées par application du § 4 de l'article 1er de la présente loi.

Art. 14. — L'article 7, § 3, du décret du 3 janvier 1813, est ainsi modifié :

« En cas de contestation, trois experts seront chargés de procéder aux vérifications nécessaires. Le premier sera nommé par le préfet, le deuxième par l'exploitant et le troisième sera de droit le délégué de la circonscription, ou sera désigné par le juge de paix, s'il n'existe pas de circonscription.

« Si la vérification intéresse plusieurs circonscriptions, les délégués de ces circonscriptions nommeront parmi eux le troisième expert. »

Art. 15. — § 1. Tout délégué ou délégué suppléant peut, pour négligence grave ou abus dans l'exercice de ses fonctions, ou à la suite de condamnations prononcées en vertu des articles 414 et 415 du Code pénal, être suspendu pendant trois mois au plus, par arrêté du préfet, pris après enquête, sur avis motivé de l'ingénieur des mines, le délégué entendu.

§ 2. L'arrêt de suspension est, dans la quinzaine, soumis par le préfet au Ministre des travaux publics, lequel peut lever ou réduire la suspension et, s'il y a lieu, prononcer la révocation du délégué.

§ 3. Les délégués et délégués suppléants révoqués ne peuvent être réélus avant un délai de trois ans.

Art. 16. — § 1. Les visites prescrites par la présente loi sont payées par le Trésor au délégué comme journées de travail.

§ 2. Au mois de décembre de chaque année, le préfet, sur l'avis des ingénieurs des mines et sous l'autorité du Ministre des travaux publics, fixe pour l'année suivante et pour chaque circonscription

le nombre maximum des journées que le délégué doit employer à ses visites et le prix de la journée. Il fixe également le minimum de l'indemnité mensuelle pour les circonscriptions comprenant au plus 120 ouvriers.

§ 3. Dans les autres cas, l'indemnité à accorder aux délégués pour les visites mensuelles réglementaires ne pourra être inférieure au prix de dix journées de travail par mois.

§ 4. Les visites supplémentaires faites par un délégué, soit pour accompagner les ingénieurs ou contrôleurs des mines, soit à la suite d'accidents, lui seront payées en outre et au même prix.

§ 5. Le délégué dresse mensuellement un état des journées employées aux visites tant par lui-même que par son suppléant. Cet état est vérifié par les ingénieurs des mines et arrêté par le préfet.

§ 6. La somme due à chaque délégué lui est payée par le Trésor, sur mandat mensuel délivré par le préfet.

§ 7. Les frais avancés par le Trésor sont recouvrés sur les exploitants comme en matière de contributions directes.

Art. 17. — Seront poursuivis et punis conformément à la loi du 21 avril 1810 :

Tous ceux qui apporteraient une entrave aux visites et constatations ou contreviendraient aux dispositions de la présente loi.

Art. 18. — § 1. Les exploitations de mines, minières et carrières à ciel ouvert pourront, en raison des dangers qu'elles présenteront, être assimilées aux exploitations souterraines pour l'application de la présente loi, par arrêté du préfet, rendu sur le rapport des ingénieurs des mines.

§ 2. Dans ce cas, les ouvriers attachés à l'extraction devront être assimilés aux ouvriers du fond pour l'électorat et l'éligibilité.

. . . .

(N° 160)

[1er août 1890]

Loi destinée à assurer l'exécution, en 1890, *de l'article* 16 *de la loi du* 8 *juillet* 1890 (*) *sur les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs.*

. . . .

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre des travaux publics, au

(*) V. *suprà*, p. 541.

titre de l'exercice 1890, un crédit extraordinaire de 85.000 francs applicable à un chapitre à ouvrir sous le n° 35 *bis* à la 1re section du budget ordinaire, sous le titre : « Indemnités aux délégués à la sécurité des ouvriers mineurs. »

Art. 2. — Les évaluations de recettes du budget ordinaire de l'exercice 1890 sont augmentées d'une somme de 85.000 francs à inscrire au paragraphe 1er (impôts directs, taxes spéciales assimilées aux contributions directes), sous le titre : « Redevances à la charge des exploitants de mines pour la rétribution des délégués à la sécurité des ouvriers mineurs. »

Art. 3. — Le nombre maximum des journées que le délégué devra employer à ses visites, ainsi que le prix de la journée, seront fixés, pour l'année 1890, par le préfet, dans le courant du mois d'août de ladite année, sur l'avis des ingénieurs des mines et sous l'autorité du Ministre des travaux publics. Il en sera de même du minimum de l'indemnité mensuelle pour les circonscriptions comprenant au plus 120 ouvriers.

. . . .

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 161)

[9 juillet 1890]

Application de la loi relative aux délégués à la sécurité des ouvriers mineurs. — Formation des circonscriptions et fixation des bases des indemnités des délégués.

Monsieur le Préfet, le *Journal officiel* vient de promulguer la loi relative aux délégués à la sécurité des ouvriers mineurs; vous en trouverez le texte ci-joint(*). L'Administration doit s'efforcer d'obtenir le plus rapidement possible l'application la plus complète de cette loi. Je viens dans ce but vous donner les premières instructions qui me paraissent pouvoir être utiles.

1. — L'objet dont il y a lieu de s'occuper tout d'abord est la détermination et la délimitation des circonscriptions; c'est le travail auquel vous devez immédiatement procéder avec le concours des ingénieurs des mines.

2. — Il convient, avec la loi, de distinguer à cet effet les exploitations souterraines, pour lesquelles l'institution des délégués est la règle (art. 1er), de celles à ciel ouvert qui en sont, au contraire, dispensées en principe (art. 18).

3. — Il faut d'ailleurs commencer par arrêter la liste des exploitations souterraines à dispenser de délégués en vertu du dernier paragraphe de l'article premier.

CHAPITRE Ier.

EXPLOITATIONS SOUTERRAINES.

1re SECTION. — *Exploitations à dispenser de délégués.*

4. — Pour déterminer les exploitations qui doivent être dispensées de délégués, en vertu du dernier paragraphe de l'article premier, on remarquera, d'après le texte de ce paragraphe

(*) Voir *suprà*, p. 541.

comparé à celui des autres paragraphes du même article, que l'exploitation, à ce point de vue, doit être comprise dans le sens du mot « entreprise », et cette notion peut être très nettement définie.

L'exploitation ou l'entreprise de l'exploitation d'une mine, minière ou carrière doit s'entendre ici de l'ensemble des travaux ouverts dans la concession ou les concessions contiguës d'un même exploitant, ou dans les tréfonds contigus dont peut disposer un même exploitant de minière ou de carrière.

5. — La dispense n'est pas un droit pour toute exploitation souterraine occupant moins de vingt-cinq ouvriers au fond; c'est une faculté dont il appartient au préfet d'user, sur le rapport des ingénieurs des mines. Il est à coup sûr dans l'esprit de la loi de se montrer large pour ces petites entreprises ouvertes sur des mines concédées et surtout pour celles, en si grand nombre, qui sont ouvertes sur des carrières souterraines; mais, si faible que soit l'effectif occupé dans de pareils travaux, il ne faut pas hésiter à refuser la dispense à toute exploitation qui, à raison de sa nature ou de la manière dont elle est conduite, présenterait de véritables causes de danger. Les ingénieurs des mines ne devront pas perdre de vue cette observation, notamment pour certaines exploitations de carrières souterraines dont ils ont eu fréquemment l'occasion de signaler les défectuosités. La dispense de délégués ne pourra être prononcée que si ces défectuosités d'exploitation et par suite les causes anormales de danger ont disparu.

6. — Cette désignation des exploitations souterraines à dispenser de délégués m'a paru pouvoir être faite rapidement et pour la première fois, en recourant à l'état modèle n° 1 ci-joint, que les ingénieurs auront à vous adresser; les indications portées sur cet état me dispensent d'entrer dans d'autres explications pour sa rédaction. Vous pourrez statuer en prenant un arrêté collectif suivant modèle 1 *bis*; vous aurez en tous cas à faire notifier individuellement la dispense à chaque exploitant intéressé, par l'intermédiaire du maire.

Une copie de l'état modèle n° 1, faite dans vos bureaux, devra m'être envoyée; vous aurez soin d'y porter votre décision pour chaque circonscription à la colonne 10, à ce destinée.

7. — La dispense n'est jamais prononcée qu'à titre précaire et révocable. Vous restez libre à toute époque de modifier, au regard de chaque exploitant, sur le rapport des ingénieurs des mines, votre première décision. Notification du changement

devra être donnée à l'exploitant en le mettant en demeure, comme il sera dit ci-après (nos 15 et suivants), de présenter des observations pour l'établissement des circonscriptions de délégués.

8. — L'effet de la dispense tomberait du reste nécessairement s'il était ultérieurement reconnu que l'exploitation souterraine d'une concession de mine, d'une minière ou d'une carrière, occupe au fond vingt-cinq ouvriers ou plus de vingt-cinq ouvriers. Si l'effectif oscillait autour de ce chiffre suivant les époques de l'année, le moyen le plus sûr d'observer la loi consisterait à exiger à titre permanent l'institution de délégués.

9. — Pour chacune des exploitations qui viendraient à être ouvertes ou reprises après cette première reconnaissance générale, les ingénieurs devront vous présenter des propositions dès qu'ils seront avisés de l'ouverture ou de la reprise des travaux souterrains, et vous aurez à décider ce qu'il appartiendra.

2e SECTION. — *Détermination et délimitation des circonscriptions de délégués.*

10. — Pour toute exploitation souterraine qui n'a pas été expressément dispensée de délégués, il y a lieu de procéder, l'exploitant entendu, à la détermination et à la délimitation de la circonscription ou des circonscriptions à instituer d'après les règles fixées par l'article 1.

Quelques explications sont nécessaires pour que ce travail s'effectue avec méthode et uniformité et conformément aux intentions du législateur.

11. — La circonscription, suivant la première phrase du paragraphe 3 de l'article 1 de la loi, est un « ensemble de puits, galeries et chantiers dépendant d'un même exploitant et dont la visite détaillée n'exige pas plus de six jours ». La circonscription ainsi définie doit être délimitée par un arrêté auquel est annexé un plan représentant cette délimitation et qui est particulier à la circonscription.

Mais, dans certains cas, il y a lieu de statuer par arrêté et plan collectifs pour définir et délimiter des circonscriptions voisines portant sur l'entreprise d'un même exploitant.

La distinction entre les cas où il y a lieu de statuer par arrêté et plan spéciaux ou par arrêté et plan collectifs demande à être précisée.

La circonscription peut comprendre tous les travaux souter

rains d'une entreprise entendue comme il a été dit ci-dessus (n° 4); mais elle ne doit pas nécessairement les comprendre tous, alors même que leur visite détaillée demanderait moins de six jours, s'ils ne constituent pas un ensemble technique au sens de la loi.

Il faut tenir compte, en effet, pour la détermination rationnelle de la circonscription, d'un élément essentiel, de l'élément technique.

Dans les entreprises de l'industrie extractive, l'élément distinctif au point de vue technique est, en général, le siège d'extraction ou de sortage des produits, que ce sortage ait lieu par puits ou par galerie débouchant au jour.

Lorsqu'un siège d'extraction, avec tous ses services annexes d'aérage, d'épuisement et de remblais, formera un groupe sans communication matérielle par puits et galeries avec le groupe similaire formant le siège d'extraction le plus voisin, un pareil siège doit être considéré, en général, comme constituant cet ensemble que vise la première phrase du paragraphe 3 et qui doit former légalement, si la visite n'en exige pas plus de six jours, une circonscription à définir et délimiter par un arrêté et un plan spécial.

Mais ce serait d'autre part se méprendre sur le sens de la loi que de donner à cette notion du siège d'extraction une signification absolue. Ainsi une série de galeries de sortage voisines, sans communication entre elles mais n'ayant pas individuellement des ramifications très étendues, ne doivent pas constituer nécessairement des circonscriptions distinctes. Ces ouvrages isolés, tel qu'il en existe notamment sur les mines métalliques ou les carrières souterraines, seront réunis entre eux dans une même circonscription ou réunis à la circonscription du siège d'extraction important le plus voisin. On agira ainsi notamment pour les puits en fonçage ou des galeries en percement.

Si importantes que soient la notion du siège d'extraction et l'utilité du caractère distinctif qui s'en déduit, surtout dans les grandes entreprises, il faut appliquer la loi avec intelligence, éviter les circonscriptions trop réduites et n'en pas augmenter le nombre sans utilité.

Des sièges d'extraction importants, qui ne seraient réunis entre eux que par des galeries ou puits ne servant pas à la circulation des hommes ni au transport des choses, produits ou matériaux, et disposés ou installés de telle sorte qu'ils ne jouent aucun rôle dans l'aérage ou la sécurité de l'un quelconque des sièges ainsi

mis en communication, pourront d'ailleurs être assimilés à des sièges d'extraction indépendants.

Ce sont là toutes questions d'espèce à apprécier dans chaque cas suivant les circonstances et que vous auriez à soumettre à mon appréciation si les ingénieurs ou vous-même éprouviez quelque embarras.

12. — Il résulte de ce qui précède qu'il y aura lieu de procéder par arrêté et plan collectifs pour les circonscriptions à établir, soit sur un siège d'extraction indépendant dont la visite détaillée exigerait plus de six jours, soit sur des sièges d'extraction réunis ou communiquant les uns avec les autres par puits ou galeries, dans des conditions qui ne permettent pas de considérer ces sièges comme indépendants.

Lorsqu'il y aura lieu de statuer ainsi par arrêté et plan collectifs, chaque circonscription devra être délimitée de la façon qui paraîtra la plus rationnelle techniquement et qui sera de nature à rendre la surveillance la plus facile: la séparation des circonscriptions pourra se faire ou par étage, ou par couche, ou par quartier, rien n'empêchant, si cela paraît avantageux, d'avoir des circonscriptions superposées. On devra toutefois stipuler avec le plus grand soin à quelle circonscription sont rattachées, en tout ou en partie, les puits ou galeries, ainsi que les appareils de circulation du personnel, qui seraient ou pourraient être communs à deux ou plusieurs circonscriptions voisines.

Je reviendrai sur la délimitation des circonscriptions en parlant plus spécialement des plans constitutifs qui doivent être annexés aux arrêtés d'institution.

13. — La durée de la visite détaillée d'une circonscription doit s'entendre, d'après l'article 2, paragraphe 1, du temps, évalué en journées de travail, nécessaire pour permettre de parcourir, en les examinant chacun sans exception, avec une attention suffisante, tous les puits, galeries et chantiers situés dans la circonscription et maintenus à l'état d'entretien. Il y faut comprendre aussi le temps nécessaire à la visite des appareils servant à la circulation et au transport des ouvriers (art. 2, § 1).

L'évaluation du temps se fera par journée entière ou demi-journée, sans qu'en aucun cas on admette de coupure inférieure.

14. — La journée de travail du délégué sera prise d'une durée égale à la durée normale de la journée de travail des ouvriers dans l'exploitation considérée.

15 — Après vous avoir indiqué les principes qui doivent

guider dans l'assiette des circonscriptions, j'en arrive aux règles pratiques et à la procédure d'après lesquelles elles doivent être effectivement déterminées.

Pour toute entreprise de mine, minière ou carrière souterraine non dispensée de délégués, les ingénieurs des mines, après s'être entendus avec les exploitants s'ils le jugent utile, devront vous soumettre leurs propositions pour la création des circonscriptions à y établir, soit par arrêté et plan spéciaux, soit par arrêté et plan collectifs.

Vous aurez ensuite, monsieur le préfet, à provoquer les observations de l'exploitant en lui donnant un délai de quinze jours pour les fournir.

Sur le vu de ces observations, qui leur seront communiquées, ou à l'expiration du délai notifié à l'exploitant, si celui-ci n'a pas fourni d'observations, les ingénieurs des mines vous présenteront leurs propositions définitives pour chaque exploitant. Ces propositions devront désigner les travaux à comprendre dans chaque circonscription et indiquer, pour chacune, si elle doit faire l'objet d'un plan spécial ou être comprise dans un plan collectif.

Vous statuerez sur ces propositions et les ferez notifier par les ingénieurs des mines à l'exploitant pour que celui-ci fournisse, conformément à ces indications générales et aux observations de détail qui vont suivre (n° 16), le plan en triple expédition qu'il doit fournir. Les ingénieurs des mines vous indiqueront le délai qu'il convient de donner à l'exploitant.

Si, à l'expiration de ce délai, les plans ne vous avaient pas été adressés, à moins de motifs dûment justifiés, vous apprécieriez s'il n'y a pas lieu de provoquer contre l'exploitant qui aurait ainsi contrevenu à la loi les sanctions prévues par l'article 17. Les plans devront être, au refus de l'exploitant de les fournir, dressés par les ingénieurs des mines qui se serviront à cet effet soit des plans des travaux déposés dans leur bureau, soit de ceux existant sur les exploitations, soit enfin de ceux qu'ils auraient à faire lever d'office et dont les frais de confection en ce cas seront recouvrés sur l'exploitant comme dans toutes les circonstances analogues.

Lorsque les limites de la circonscription qu'ils proposent auront été portées sur les plans par les ingénieurs et fixées par vous, il vous restera à rendre l'arrêté, avec plan annexé, qui constitue définitivement la circonscription; et, conformément à l'article 1, vous aurez à envoyer un exemplaire de l'arrêté et du

plan, respectivement à l'exploitant, à la mairie de la commune par vous indiquée dans l'arrêté, et à l'ingénieur en chef.

16. — Le plan en triple expédition à demander à l'exploitant, comme il vient d'être dit, sera dressé à une échelle qui devra avoir été indiquée par les ingénieurs des mines, dans leurs propositions.

Elle devra être choisie de façon à concorder, autant que possible, avec celle des plans d'ensemble qui peuvent être déjà tenus sur les exploitations. Les plans devront porter, avec toute l'exactitude possible, les limites et noms des communes, l'indication des puits ou galeries de sortage, celle des galeries maîtresses (travers-bancs ou voies en direction) qui forment l'appareil ou l'ossature de l'exploitation et enfin le tracé de l'enveloppe extérieure des travaux actuels se rattachant auxdits puits et galeries; mais ces plans ne doivent pas être des plans de travaux, donnant tous leurs détails.

Afin d'éviter d'avoir à remanier trop souvent les circonscriptions et, par suite, d'avoir à recommencer les opérations électorales, ainsi que l'exige en pareil cas le dernier paragraphe de l'article 13, il conviendra dans la fixation des limites d'une circonscription de s'attacher moins au périmètre des travaux actuels qu'à celui qui correspond au champ naturel de la circonscription, autant qu'il est permis de le prévoir avec quelque assurance. Toutefois, à raison des particularités et des complications qui résultent, dans l'application, de l'extension d'une circonscription sous plusieurs communes, on ne devra faire porter le périmètre d'une circonscription sous une commune que lorsque des travaux d'exploitation non abandonnés y pénètrent effectivement.

Les plans devront porter la mention qu'ils ont été vérifiés par les ingénieurs et ils devront être certifiés par vous.

CHAPITRE II.

EXPLOITATIONS A CIEL OUVERT.

17. — Après les explications détaillées que je viens de vous donner, monsieur le préfet, au sujet des exploitations souterraines, je crois inutile d'insister sur les exploitations à ciel ouvert dont traite l'article 18. Les ingénieurs des mines auront à vous faire des propositions et vous pourrez statuer, par exploitation, sur l'assimilation de certaines de ces exploitations aux exploitations souterraines, en employant les formules d'états modèles n°s 2 et 2 *bis* ci-joints.

Vous aurez à m'envoyer une copie de l'état modèle n° 2, comme je l'ai dit pour l'état modèle n° 1.

Notification de votre décision devra être donnée individuellement à chaque exploitant qui aura à produire ses observations, puis à fournir des plans pour l'assiette et la délimitation de la ou des circonscriptions, tout comme en matière d'exploitations souterraines.

Des observations analogues à celles présentées aux nos 5 et 7 sur la dispense de délégués pour les exploitations souterraines de moins de vingt-cinq ouvriers pourraient se répéter pour les décisions relatives à l'assimilation d'exploitations à ciel ouvert à des exploitations souterraines. Je m'abstiens donc d'y revenir.

Suivant les circonstances, les travaux à ciel ouvert d'une même entreprise pourront être compris en totalité ou en partie seulement dans la circonscription à créer.

Art. 18. — Certaines exploitations sont poursuivies en même temps souterrainement et à ciel ouvert par un même ensemble de travaux. On pourra, en pareil cas, si les circonstances le conseillent, comprendre dans une même circonscription les deux sortes d'exploitations.

CHAPITRE III.

FIXATION DES BASES DES INDEMNITÉS.

19. — Après l'assiette et la délimitation des circonscriptions, il y aura lieu, à raison de l'époque de l'année où nous nous trouvons, de procéder immédiatement aux fixations prescrites par l'article 16 et qui normalement ne devraient se faire qu'au mois de décembre de chaque année. Pour obéir aux stipulations de cet article, vous aurez à fixer par circonscription, sur les propositions des ingénieurs des mines, dès maintenant pour cette année, en décembre pour les autres années :

1° La durée, évaluée en journées de travail, nécessaire à la visite détaillée de la circonscription;

2° Le prix de la journée du délégué;

3° Le minimum de l'indemnité mensuelle, évaluée en journées de travail, pour les circonscriptions comprenant au plus 120 ouvriers.

Nombre des journées.

20. — Je n'ai pas besoin de revenir, après les explications données aux nos 13 et 14, sur ce qu'il faut entendre par la durée

nécessaire à une visite détaillée, et par la durée de la journée de travail.

Le double de la durée nécessaire à la visite détaillée donne le nombre de journées que le délégué doit consacrer mensuellement à ses visites réglementaires, d'après l'article 2, § 1, en dehors des journées employées par les accidents ou les visites des ingénieurs ou contrôleurs des mines; ce nombre se trouve être simultanément le nombre maximum des journées que le délégué doit employer à ses visites mensuelles réglementaires et dont parle l'article 16, § 2.

Prix de la journée.

21. — On prendra pour prix de la journée, par voie d'appréciation dans chaque circonscription, le salaire normal d'un bon ouvrier, spécial du fond (ou assimilé pour les exploitations à ciel ouvert), piqueur, abatteur, mineur, boiseur. Pour des circonscriptions placées dans des conditions économiques analogues, on devra prendre le même prix de journée.

Minimum de l'indemnité mensuelle pour les circonscriptions de 120 ouvriers au plus.

22. — Le minimum de l'indemnité mensuelle, pour les circonscriptions comprenant au plus 120 ouvriers, correspond au supplément d'indemnité que reconnaît le § 3 de l'article 16, quelle que soit la durée de la visite détaillée, aux délégués de circonscriptions de plus de 120 ouvriers.

Aucune indication n'ayant été donnée sur ce point dans la discussion de la loi, je pense qu'on se conformera à son esprit en décidant, pour les circonscriptions comprenant au plus 120 ouvriers, que l'indemnité mensuelle minimum pour les visites réglementaires sera, en dehors de circonstances exceptionnelles que vous auriez à apprécier, de 2, 4, 6, 8 ou 10 jours, suivant que la durée de la visite détaillée exigera moins d'un jour, ou sera de 1 jour à 1 jour et demi, ou de 2 jours à 2 jours et demi, ou de 3 jours à 3 jours et demi, ou de 4 à 5 jours.

Le nombre d'ouvriers d'après lequel les exploitations se trouvent ainsi distinguées est le nombre de ceux effectivement occupés au fond, à l'époque où se feront ces évaluations.

Propositions annuelles.

23. — Les ingénieurs vous soumettront chaque année leurs propositions en vous adressant au 15 décembre l'état mo-

dèle n° 3. Vous statuerez par un arrêté pris suivant le modèle n° 3 *bis*. Notification de la décision qui le concerne devra être signifiée à chaque délégué et à l'exploitant par vos soins et par l'intermédiaire du maire.

Une copie de l'état n° 3 faite dans vos bureaux me sera envoyée; vous y porterez votre décision dans les colonnes à ce réservées.

24. — Exceptionnellement, pour la présente année, les bases des indemnités afférentes à chaque circonscription seront déterminées, d'après les conditions qui précèdent, à mesure que les circonscriptions seront délimitées.

Notification, pour chacun en ce qui le concerne, en sera faite au délégué et à l'exploitant, dès que les élections auront donné un résultat.

CHAPITRE IV.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

25. — Dans tous les cas où vous aurez à statuer définitivement, soit pour prononcer sur la dispense de délégués, soit pour assimiler une exploitation à ciel ouvert à une exploitation souterraine, soit pour arrêter le nombre et les limites des circonscriptions, soit pour fixer les bases des indemnités, vous devrez, si vous ne croyez pas devoir adopter les propositions de l'ingénieur en chef des mines, m'en référer avant de rendre votre arrêté.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse directement ampliation aux ingénieurs des mines.

Un exemplaire de cette circulaire, sans les états annexes, devra être envoyé par vos soins à tout exploitant que vous mettrez en demeure d'avoir à transmettre ses observations sur la fixation du nombre et des limites des circonscriptions.

Je vous en adresse à cet effet le nombre dont vous pourrez avoir besoin.

Vous recevrez ultérieurement des instructions au sujet des opérations électorales et du mode de fonctionnement des délégués.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
DES ROUTES,
DE LA NAVIGATION
ET DES MINES

DIVISION DES MINES

1er BUREAU

MODÈLE N° 1
(Annexé
à la circulaire ministérielle
du 9 juillet 1890.)

APPLICATION DE LA LOI DU 8 JUILLET 1890
RELATIVE
AUX DÉLÉGUÉS A LA SÉCURITÉ DES OUVRIERS MINEURS

ÉTAT
DES
EXPLOITATIONS SOUTERRAINES A DISPENSER DE DÉLÉGUÉS
A LA SÉCURITÉ DES OUVRIERS MINEURS

ARRONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE D

SOUS-ARRONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE D

DÉPARTEMENT D

Dressé et proposé par l'Ingénieur des mines, soussigné.
, le 189 .

Vu et présenté par l'Ingénieur en chef des mines, soussigné.
, le 189 .

Nota. — Voir les observations de la page suivante pour la rédaction de l'état.

NUMÉROS D'ORDRE par concession ou exploitation	DÉSIGNATION ET ADRESSE de l'exploitant	NOM ET ADRESSE du représentant	DÉSIGNATION de la CONCESSION	DÉSIGNATION OU NATURE de la minière ou carrière	COMMUNES DU LIEU de l'exploitation	NOMBRE D'OUVRIERS	MOTIFS de LA DISPENSE proposée par l'ingénieur ordinaire	OBSERVATIONS et PROPOSITIONS de l'ingénieur en chef	DÉCISION DU PRÉFET
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

OBSERVATIONS POUR LA RÉDACTION DE L'ÉTAT

Les exploitations seront inscrites dans le présent état en se conformant aux indications suivantes :

On portera successivement les mines de combustibles, celles de fer, de sel gemme, les mines métalliques, et enfin les mines diverses, en mettant un titre dans le corps de l'état au début de chacun des groupes précités ; dans chaque groupe, on devra rapprocher les unes des autres les exploitations d'un même concessionnaire.

A la suite des mines, on inscrira les minières, puis les carrières ; les carrières seront groupées par nature de substance, en rapprochant respectivement, pour les minières ainsi que pour les carrières de même nature, celles appartenant à un même exploitant.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
DES ROUTES,
DE LA NAVIGATION
ET DES MINES

DIVISION DES MINES

1er BUREAU

MODÈLE N° 1 *bis*

DÉLÉGUÉS A LA SÉCURITÉ DES OUVRIERS MINEURS

DÉPARTEMENT d

ARRÊTÉ DU PRÉFET

LE PRÉFET,

Vu les propositions des ingénieurs des mines, en date du

Vu l'article 1er, dernier paragraphe, de la loi du 8 juillet 1890,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER.

Sont dispensées de délégués à la sécurité des ouvriers mineurs, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, les exploitations comprises au tableau ci-après :

NUMÉROS D'ORDRE par exploitation	DÉSIGNATION DE L'EXPLOITANT	DÉSIGNATION DE LA CONCESSION ou de l'exploitation	COMMUNE DE LA CONCESSION ou exploitation	NOMBRE D'OUVRIERS

NUMÉROS D'ORDRE par exploitation	DÉSIGNATION DE L'EXPLOITANT	DÉSIGNATION DE LA CONCESSION ou de l'exploitation	COMMUNE DE LA CONCESSION ou exploitation	NOMBRE D'OUVRIERS

ART. 2.

Le maire de chacune des communes énumérées ci-dessus est chargé de notifier à chacun des exploitants de sa commune l'extrait du présent arrêté qui le concerne.

ART. 3.

Ampliation du présent arrêté sera adressée à M. l'Ingénieur en chef des mines.

Fait à

Le Préfet,

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
DES ROUTES,
DE LA NAVIGATION
ET DES MINES

DIVISION DES MINES

1er BUREAU

MODÈLE N° 2
(Annexé
à la circulaire ministérielle
du 9 juillet 1890.)

APPLICATION DE LA LOI DU 8 JUILLET 1890
RELATIVE
AUX DÉLÉGUÉS A LA SÉCURITÉ DES OUVRIERS MINEURS

ÉTAT
DES EXPLOITATIONS A CIEL OUVERT
À ASSIMILER
A DES EXPLOITATIONS SOUTERRAINES

ARRONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE D

SOUS-ARRONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE D

DÉPARTEMENT D

DRESSÉ et PROPOSÉ par l'Ingénieur des mines, soussigné.
, le 189 .

VU et PRÉSENTÉ par l'Ingénieur en chef des mines, soussigné.
, le 189 .

NOTA. — Voir les observations de la page suivante pour la rédaction de l'état.

NUMÉROS D'ORDRE par exploitation 1	DÉSIGNATION ET ADRESSE de l'exploitant 2	NOM ET ADRESSE du représentant 3	DÉSIGNATION de la CONCESSION 4	DÉSIGNATION OU NATURE de la minière ou carrière 5	COMMUNES DU LIEU de l'exploitation 6	NOMBRE D'OUVRIERS 7	MOTIFS de L'ASSIMILATION proposée par l'ingénieur ordinaire 8	OBSERVATIONS et PROPOSITIONS de l'ingénieur en chef 9	DÉCISION DU PRÉFET 10

OBSERVATIONS POUR LA RÉDACTION DE L'ÉTAT

L'état devra être dressé, en la forme, comme il est dit pour l'état n° 1.

Lorsqu'il y aura lieu de réunir des travaux à ciel ouvert aux travaux souterrains d'une même exploitation, mention explicite devra en être faite par les ingénieurs dans leurs observations.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
DES ROUTES,
DE LA NAVIGATION
ET DES MINES

DIVISION DES MINES

1er BUREAU

MODÈLE N° 2 *bis*

DÉLÉGUÉS A LA SÉCURITÉ DES OUVRIERS MINEURS

DÉPARTEMENT d

ARRÊTÉ DU PRÉFET

LE PRÉFET,

Vu les propositions des Ingénieurs des mines, en date du

Vu l'article 18 de la loi du 18 juillet 1890 :

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER.

Sont assimilées à des exploitations souterraines, au point de vue de l'application de la loi sur les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs, les exploitations à ciel ouvert désignées dans le tableau ci-dessous :

NUMÉROS D'ORDRE par exploitation	DÉSIGNATION DE L'EXPLOITANT	DÉSIGNATION DE L'EXPLOITATION	COMMUNE DE L'EXPLOITATION	NOMBRE D'OUVRIERS

NUMÉROS D'ORDRE par exploitation	DÉSIGNATION DE L'EXPLOITANT	DÉSIGNATION DE L'EXPLOITATION	COMMUNE DE L'EXPLOITATION	NOMBRE D'OUVRIERS

ART. 2.

Le maire de chacune des communes énumérées ci-dessus est chargé de notifier à chacun des exploitants de sa commune l'extrait du présent arrêté qui le concerne.

ART. 2.

Ampliation du présent arrêté sera adressée à M. l'Ingénieur en chef des mines de l'arrondissement minéralogique.

Fait à

Le Préfet,

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
DES ROUTES,
DE LA NAVIGATION
ET DES MINES

DIVISION DES MINES

1er BUREAU

MODÈLE N° 3
(Annexé
à la circulaire ministérielle
du 9 juillet 1890.)

APPLICATION DE LA LOI DU 8 JUILLET 1890
RELATIVE
AUX DÉLÉGUÉS A LA SÉCURITÉ DES OUVRIERS MINEURS

BASES
DES INDEMNITÉS A PAYER AUX DÉLÉGUÉS
A LA SÉCURITÉ DES OUVRIERS MINEURS DANS L'ANNÉE

ARRONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE D

SOUS-ARRONDISSEMENT MINÉRALOGIQUE D

DÉPARTEMENT D

DRESSÉ et PROPOSÉ par l'Ingénieur des mines soussigné.
, le décembre 189 .

Vu et PRÉSENTÉ par l'Ingénieur en chef des mines, soussigné.
, le décembre 189 .

NOTA. — Voir les observations de la page suivante pour la rédaction.

NUMÉROS D'ORDRE par circonscription	DÉSIGNATION de L'EXPLOITANT	DÉSIGNATION des CONCESSIONS ou exploitations	DÉSIGNATION de la CIRCONSCRIPTION	NOMBRE D'OUVRIERS de la circonscription	DURÉE de LA VISITE DÉTAILLÉE			PRIX de LA JOURNÉE			INDEMNITÉ MENSUELLE MINIMUM en journées, pour les circonscriptions comprenant au plus 120 ouvriers			OBSERVATIONS et PROPOSITIONS de l'Ingénieur ordinaire	OBSERVATIONS et PROPOSITIONS de l'Ingénieur en chef
					proposée par		fixée par le Préfet	proposé par		fixée par le Préfet	proposée par		fixée par le Préfet		
					l'Ingénieur ordinaire	l'Ingénieur en chef		l'Ingénieur ordinaire	l'Ingénieur en chef		l'Ingénieur ordinaire	l'Ingénieur en chef			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

OBSERVATIONS SUR LA RÉDACTION DE L'ÉTAT

Les circonscriptions seront inscrites successivement par mine souterraine ou à ciel ouvert, minière souterraine, carrière souterraine, minière à ciel ouvert et carrière à ciel ouvert, les exploitations étant groupées, dans chacune des cinq catégories précitées, par nature de substance.

Si, pour une minière ou une carrière, il y a réunion dans la même circonscription de travaux souterrains et à ciel ouvert, la circonscription sera classée et numérotée avec les circonscriptions souterraines; la réunion des deux espèces de travaux sera indiquée aux observations par l'ingénieur ordinaire.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
DES ROUTES,
DE LA NAVIGATION
ET DES MINES

DIVISION DES MINES

1er BUREAU

Modèle n° 3 *bis*

DÉLÉGUÉS A LA SÉCURITÉ DES OUVRIERS MINEURS

DÉPARTEMENT d

ARRÊTÉ DU PRÉFET

Le Préfet,

Vu les propositions des Ingénieurs des mines, en date du décembre 189 ;

Vu l'article 16 de la loi du 8 juillet 1890;

Arrête :

ARTICLE PREMIER.

Sont fixés, conformément à l'état ci-dessous, pour chaque circonscription de délégué à la sécurité des ouvriers mineurs :

1° Le nombre des journées que le délégué doit employer à ses visites mensuelles réglementaires;

2° Le prix de la journée;

3° Le minimum de l'indemnité mensuelle pour les circonscriptions comprenant au plus 120 ouvriers.

Numéros d'ordre par circonscription	Désignation de l'exploitant	Désignation de la concession ou de l'exploitation	Désignation de la circonscription	Commune dont dépend la circonscription (Celle qui doit être désignée ultérieurement comme lieu du vote (art. 8, § 4).	Nombre d'ouvriers	Nombre mensuel des journées de visites réglementaires	Prix de la journée	Indemnité mensuelle minimum en journées pour les circonscriptions de 120 ouvriers au plus

ART. 2.

Le maire de chacun des communes ci-dessus indiquées est chargé de notifier à chacun des délégués des circonscriptions dépendant de cette commune et à chacun des exploitants correspondants l'extrait des dispositions du présent arrêté qui le concernent.

ART. 3.

Ampliation du présent arrêté sera transmise à M. l'Ingénieur en chef des mines de l'arrondissement minéralogique.

Fait à

Le Préfet,

(N° 162)

Circulaire, du 26 *juin* 1890 (*), *relative aux impressions.*

ERRATA.

1° A l'avant-dernier paragraphe, au lieu de :

« Les mémoires relatifs à ces fournitures d'imprimés..... »

lire :

« Les mémoires relatifs *aux* fournitures d'imprimés..... »

(La Commission consultative a entendu, en effet, que tous les imprimés, sans distinction, seraient joints à l'appui des mémoires transmis pour approbation.)

2° Dans la nomenclature des formules et impressions, intercaler, entre les n°s 29 et 30 la mention ci-après :

« 29 *bis* État final. (Modèle 33.) »

(*) Voir *suprà*, p. 510.

PERSONNEL

(N° 163)

Juillet 1890

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 12 juillet 1890. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur :

Au grade d'Officier.

MM. **Brosselin**, **Carlier**, Inspecteurs généraux de 2e classe.

Au grade de Chevalier.

MM. **Renardier**, **Mouret**, **Bérard**, Ingénieurs ordinaires de 1re classe.

Kraemer, Sous-Ingénieur.

2° NOMINATIONS.

Arrêté du 30 juin 1890. — Sont nommés Sous-Ingénieurs, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1890, les Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

MM. **Hausser** (Ernest), Canal de l'Est-Branche Sud et chemins de fer, à Épinal;

Bauthereau (Léon), service ordinaire, à Saint-Pol.

3° PROMOTIONS.

Décret du 16 juillet 1890. — M. **Boutillier**, Ingénieur en chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe hors cadre, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1890.

Idem. — Sont nommés Ingénieurs en chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 juillet 1890, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Renardier**,
Marion,
MM. **La Rivière**,
Bousigues.

4° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Neveu-Derotrie**, Ingén. en chef de 1re classe.	15 juil. 1890

5° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Moreau** (Charles), Ingénieur en chef de 1re classe en retraite	4 juill. 1890

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 21 juin 1890. — M. **Javary**, Élève Ingénieur hors de concours, est temporairement attaché au service du Secrétariat du Conseil général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Dubois**.

Arrêté du 28 juin. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de La Roche-sur-Foron à Cluses (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée), est organisé de la manière suivante :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris.
Quarré, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Chambéry.

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en chef des Mines, à Paris.
Goddard, Contrôleur des Mines, faisant fonctions d'Ingénieur, à Chambéry.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
de Pietra-Santa, Inspecteur particulier, à Lyon.

IV. *Surveillance administrative.*

M. **Fouques**, commissaire de surveillance administrative, à Annecy.

Arrêté du 30 *juin.* — M. **Nicolas**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché à la résidence de Montauban, au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, aux services de la navigation de la Garonne et du Tarn et aux services des études et travaux relatifs au régime général des bassins de la Garonne (2e section) et du Tarn, est chargé, à la résidence de Lyon, du 1er arrondissement du service de la navigation du Rhône, en remplacement de M. **Tavernier** (Henri), appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en chef.

Idem. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Fontenay-le-Comte à Breuil-Barret (réseau de l'État), est organisé comme il suit :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

M. **Violette de Noircarme**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées (M. **Dupont**, Ingénieur ordinaire, à Rochefort).

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

M. **Olry**, Ingénieur en chef des Mines, à Paris.

3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines (M. **Bochet**, Ingénieur ordinaire, à Nantes).

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

M. **Zerling**, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale, à Paris.

2e circonspection d'Inspecteur particulier (M. **Héring**, Inspecteur particulier, à Tours).

IV. *Surveillance administrative.*

Commissariat de Bressuire (M. **Linou**, commissaire à Bressuire).

Arrêté du 1er *juillet.* — M. **Hivonnait**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Bordeaux, au service ordinaire du département de la Gironde et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Strohl**, est attaché, à la résidence de Toulouse, aux services de chemins de fer ci-après

désignés, en remplacement de **M. Séjourné**, précédemment mis en congé renouvelable :

1° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Courtois** (arrondissement unique). Lignes de : Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne, Ceinture de Toulouse, Montauban à Castres — section de Saint-Sulpice à Castres, chemins de fer des Pyrénées centrales. — Études dans la direction de la vallée de La Pique.

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Dubois** (1er arrondissement). Lignes de : Saint-Girons à Foix, Saint-Girons à Oust, Tarascon-sur-Ariège à Ax-les-Bains, chemins de fer des Pyrénées centrales. — Études dans la directionde la vallée du Salat.

Arrêté du 4 juillet. — M. **Meunier** (Gaston), Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service de la circonscription de l'ouest du département d'Alger et du Contrôle des travaux du chemin de fer de Blidah à Berrouaghia, est chargé du service de la circonscription de l'est du même département et du service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est-Algérien, en remplacement de M. **Neveu-Derotrie**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Idem. — M. **Godard** (Louis), Ingénieur en chef de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, est remis en activité et chargé de la circonscription de l'Ouest du département d'Alger et du contrôle des travaux du chemin de fer de Blidah à Berrouaghia, en remplacement de M. **Meunier.**

Arrêté du 7 juillet. — M. **Bechmann** (Georges), Ingénieur en en chef de 2e classe, détaché au service municipal de la ville de Paris, est nommé Professeur du cours d'hydraulique agricole à l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Durand-Claye** (Alfred), décédé.

Arrêté du 13 juillet. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne, par ou près Givors, supprimé par arrêté du 11 janvier 1888, est reconstitué et replacé dans les attributions de M. **Gobin**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Lyon.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4ᵉ classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

26 *juin* 1890. — M. **Mourey** (François), Concours de 1883, n° 223, mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'hydraulique agricole dans le département de la Haute-Saône.

Il est placé dans la situation de service détaché.

28 *juin*. — M. **Regnaud** (François), Commis, Concours de 1883, n° 332, Saône-et-Loire, service ordinaire.

16 *juillet*. — M. **Fournier** (Victor), Commis, Concours de 1883, n° 69, Seine, service de l'Album de statistique graphique à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

22 *juillet*. — M. **Delfini** (Marcel), Commis, Concours de 1882, n° 445, Corse, service de construction de chemins de fer.

25 *juillet*. — M. **Humbert** (Joseph), Commis, Concours de 1883, n° 225, Isère, service ordinaire.

2° AVANCEMENTS.

16 *juillet* 1890. — Les Conducteurs de 3ᵉ classe, dont les noms suivent, sont élevés à la 2ᵉ classe de leur grade, savoir :

Ancienneté :

MM. **Durand** (Pierre), Haute-Garonne, canal du Midi.
Le Gent (Jules), Finistère, service maritime.
Peltey (Joseph), Doubs, canal du Rhône au Rhin.

Choix :

Relier (Alexandre), Loire-Inférieure, navigation de la Loire — 4ᵉ section.

Idem. — M. **Valois** (Émile), Conducteur de 3ᵉ classe attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer du port de La Pallice à La Rochelle, est élevé à la 2ᵉ classe de son grade.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

30 *juin* 1890. — M. **Mével** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la Commission d'annonces des crues, est autorisé à entrer au service du Gouvernement Chilien, pour la réception, dans les usines du Creusot, des ouvrages métalliques destinés à ce Gouvernement.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

16 *juillet.* — M. **Balland** (Léon), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Châtellerault à Tournon-Saint-Martin, est mis à la disposition de M. le Préfet de la Seine, pour être employé au service municipal de la Ville de Paris (dérivation des eaux de l'Avre).

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

24 *juin* 1890. — M. **Schwab** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, pour la construction du réseau concédé, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

11 *juillet.* — M. **Chaux** (François), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis, est mis, sur sa demande, en congé d'un an sans traitement pour affaires personnelles.

16 *juillet.* — M. **Nourisson** (Benoît), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis, est mis, sur sa demande, en congé d'un an sans traitement pour affaires personnelles.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

27 *juin* 1890. — M. **Barthez** (Étienne), Conducteur de 4e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité de Conducteur des travaux du canal latéral à la Garonne, à la résidence de Toulouse.

13 *juillet.* — M. **Hézard** (Augustin), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Lot, au service des études et

travaux du chemin de fer de Montauban à Brive, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction du chemin de fer de Linarès à Alméria (Espagne).

18 *juillet*. — M. **Lafon** (Guillaume), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable, au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est autorisé à passer au service de la Compagnie de Fives-Lille, en qualité de Chef de section, à la construction du chemin de fer de Linarès à Alméria (Espagne).

6° DISPONIBILITÉ.

19 *juillet* 1890. — M. **Rapine** (Eugène) dit **Maillot**, Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service de la navigation de la Loire — 4e section, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an, pour raisons de santé.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Genella** (Claude), Conducteur de 2e classe, Isère, service ordinaire.	1er juill. 1890
M. **Madec** (Henri), Conducteur de 2e classe, Morbihan, service ordinaire.	1er août 1890
M. **Martin** (Louis), Conducteur de 3e classe, en congé illimité	2 août 1890
M. **Sauvion** (Théophile), Conducteur principal, Charente-Inférieure, service maritime.	17 août 1890
M. **Palisse** (Pierre), Conducteur principal, Tarn, service des études et travaux du chemin de fer de Montauban à Castres	30 août 1890
M. **Baulot** (Jean), Conducteur de 1re classe, Seine, en congé renouvelable.	31 août 1890

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Barolle** (Léon), Conducteur de 2e classe, Maine-et-Loire, service ordinaire.	5 juin 1890
M. **Bernard** (Victor), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé.	18 juin 1890
M. **Ponge** (Louis), Conducteur de 1re classe, Nièvre, service ordinaire.	21 juin 1890
M. **Papillon** (Théodore), Conducteur principal,	

Seine, service de la 2e section de la navigation de la Seine. . . . . 29 juin 1890

M. **Seguin** (Jean), Conducteur principal, Charente, service ordinaire. . . . . 1er juill. 1890

M. **Marchand** (Joseph), Conducteur de 3e classe, Hautes-Alpes, service ordinaire. . . . . 1er juill. 1890

M. **Mairand** (Henri), Conducteur de 1re classe, Haute-Vienne, service des études et travaux du chemin de fer de Limoges à Brive, par Uzerche. 10 juill. 1890

9e DÉCISIONS DIVERSES.

19 *juin* 1890. (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DE L'ARIÈGE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département de l'Ariège, et du service de Chemins de fer confié à l'Ingénieur en chef de ce département, sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Deux Conducteurs et deux Commis, en résidence à Foix.

MM. **Freyche**, Conducteur principal.
Pic, — de 1re classe.
Galy-Patit, Commis de 3e —
Maury, — 3e —

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et un Commis, en résidence à Foix.

MM. **Fauré**, Conducteur de 1re classe.
Maury-Bonnelle, — 1re —
Suburu, Commis de 3e classe.

1re *Subdivision de Foix.* — Comprenant la route nationale n° 20 de la borne 21k à 39k et la route n° 119, entre la limite de l'Aude et la route n° 20.

M. **Taillefer**, Conducteur de 2e classe, à Foix.

2e *Subdivision de Foix.* — Route n° 20 de la borne 39k à 54k. — Route n° 117 entre la limite de l'Aude et la sortie de Foix.

M. **Malou**, Conducteur de 3e classe, à Foix.

Subdivision de Luzenac. — Route n° 20 de la borne 54k à la limite des Pyrénées orientales.

M. **Denjean**, Conducteur de 4e classe, à Luzenac.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et un Commis, en résidence à Saint-Girons.

MM. **Viviès**, Conducteur de 2e classe.
Roques, — 4e —
Galau, Commis de 4e —

1re *Subdivision de Saint-Girons.* — Route n° 117 de la borne 77k à la limite de la Haute-Garonne. — Route n° 119 de la borne 54k.4 à l'embranchement de la route n° 117.

M. **Bicheyre**, Conducteur de 1re classe, à Saint-Girons.

2e *Subdivision de Saint-Girons.* — Route n° 117 de la borne 36k à la borne 77k.

M. **Surre**, Conducteur de 3e classe, à Saint-Girons.

Subdivision de Pamiers. — Route n° 20 de la limite de la Haute-Garonne à la borne 21k. — Route n° 119 de son embranchement à la route n° 20, dans Pamiers, à la borne 54k.4

M. **Dembinski**, Conducteur de 2e classe, à Pamiers.

Service des Chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Deux Conducteurs et un Agent temporaire, en résidence à Foix.

MM. **Castéras**, Conducteur de 1re classe.
Marty, — 4e —
Galy, Agent temporaire.

1er ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Commis et un Agent temporaire, en résidence à Toulouse.

MM. **Soulié**, Commis de 2e classe.
Sizes, — 2e —
Fourtané, Agent temporaire.

Ligne de Saint-Girons à Foix.

Section de Foix.

MM. **Lacaze**, Conducteur de 2e classe.
Bénazet, Commis de 4e —

Section de Saint-Girons.

MM. **Bibès**, Conducteur de 3e classe.
Bousquet, Commis de 3e —

Chemin de fer de Saint-Girons à Oust.

Section de Saint-Girons.

MM. **Vallier**, Conducteur de 1re classe.
Bouineau, — 2e —
Ferrier, Commis de 1re —
Barthe, — 2e —

Section de Seix.

MM. **Baron**, Conducteur de 2e classe.
Barès, Commis de 3e —

Chemin de fer des Pyrénées centrales (vallée du Salat).

Section de Seix.

MM. **Dieudonné** (Alfred), Conducteur principal.
Dieudonné (Louis), — de 3e classe.
Petit, Commis de 2e classe.
Piquemal, — 3e —
Sermet, — 4e —
Ferrier, Agent temporaire.

2e ARRONDISSEMENT.

Lignes de Pamiers à Limoux et de Lavelanet à Bram.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et trois Commis, en résidence à Foix.

MM. **Rauzy**, Conducteur de 3e classe.
Lannes, — 3e —
Masson, — 4e —
Raulet, Commis de 2e —
Estournet, — 2e —
Albony, — 3e —

Section de Pamiers.

M. **Druille**, Conducteur de 2e classe.

Section de Mirepoix.

MM. **Ouradou**, Conducteur de 3e classe.
Peyre, Commis de 2e —

19 *juin* 1890. (Réorganisation du service du département de la Charente). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département de la Charente et du service de contrôle des travaux de la ligne de Confolens à Exideuil sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs et trois Commis, en résidence à Angoulême :

MM. **Durandeau**, Conducteur principal.
Lachaise, — de 1re classe.
Merlet, — 1re —
Petit, Commis de 1re classe.
Tiffon, — 2e —
Rousset, — 4e —

Arrondissement d'Angoulême-Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Angoulême :

MM. **Prax**, Conducteur de 1re classe.
Gillet, Commis de 3e classe.
Cochet, — 3e —
Hubert, — 4e —
Archambaud, Commis de 4e classe.

1re *Subdivision d'Angoulême.* — Service hydraulique de l'arrondissement de Barbezieux et de la partie sud de l'arrondissement d'Angoulême :

M. **Seguin**, Conducteur principal.

2e *Subdivision d'Angoulême.* — Service hydraulique de l'arrondissement de Ruffec et de la partie nord de l'arrondissement d'Angoulême.

M. **Ordonnaud**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision d'Angoulême.* — Parties de routes nationales, 20k.86. — Parties de routes départementales, 52k.64.

M. **Angelot**, Conducteur de 2e classe.

4e *Subdivision d'Angoulême.* — Parties de routes nationales, 86k.5.

M. **Longueteau**, Conducteur de 3e classe.

5[e] *Subdivision d'Angoulême.* — Entretien de la navigation de la Charente.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Richon**, Commis de 1[re] classe.)

Arrondissement d'Angoulême-Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis en résidence à Angoulême :

M. **Lurat**, Commis de 3[e] classe.

6[e] *Subdivision d'Angoulême.* — Parties de routes nationales, 46[k], et service vicinal du 1[er] canton d'Angoulême :

M. **Lacotte**, Conducteur de 2[e] classe.

7[e] *Subdivision d'Angoulême.* — Parties de routes départementales, 45[k].

M. **Tuilier**, Conducteur de 4[e] classe.

Subdivision de Montbron. — Parties de routes départementales, 24[k], et service vicinal.

M. N..., Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer.)

Subdivision de Lavalette. — Parties de routes départementales, 18[k].1, et service vicinal.

M. N..., Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer.)

Subdivision de Rouillac. — Parties de routes départementales, 20[k], et service vicinal.

M. N..., Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer.)

Arrondissement de Barbezieux.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis en résidence à Barbezieux :

M. **Lavauzelle**, Commis de 3[e] classe.

Subdivision de Montmoreau. — Parties de routes départementales, 29[k].9, et service vicinal du canton.

M. **Ménard**, Conducteur de 3[e] classe.

Subdivision de Barbezieux. — Parties de routes nationales, 32[k]. — Parties de routes départementales, 38[k],7, et service vicinal.

M. N..., Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer.)

Subdivision de Chalais. — Parties de routes départementales, $23^k.9$, et service vicinal.

M. N..., Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer.)

Subdivision d'Aubeterre. — Parties de routes départementales, $25^k,9$, et service vicinal.

M. N..., Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer).

Arrondissement de Cognac.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis en résidence à Cognac.

M. **Lotte**, Commis de 3e classe.

Subdivision de Cognac. — Parties de routes nationales, $21^k.75$. — Parties de routes départementales, $47^k.25$.

M. **Veillon**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Châteauneuf. — Parties de routes départementales, 19^k, et service vicinal.

M. N..., Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer.)

Subdivision de Jarnac. — Parties de routes départementales, $13^k,4$, et service vicinal.

M. N..., Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer).

Subdivision de Segonzac. — Parties de routes départementales, 14^k, et service vicinal.

M. N..., Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer.)

Arrondissement de Confolens.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis en résidence à Confolens.

M. **Trouffier**, Commis de 4e classe.

1re *Subdivision de Confolens.* — Parties de routes nationales, $37^k,4$, et service vicinal du canton sud de Confolens.

M. **Mazard**, Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision de Confolens.* — Parties de routes nationales, $27^k,4$, et service vicinal du canton nord de Confolens.

M. **Dutour**, Conducteur de 4e classe.

3e *Subdivision de Confolens.* — Parties de routes nationales, 53k.450. — Parties de routes départementales, 10k.500.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement **M. Dutour**, Commis de 1re classe.)

Subdivision de Montembœuf. — Parties de routes départementales, 19k.2, et service vicinal.

M. **N...**, Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer.)

Subdivision de Champagne-Mouton. — Parties de routes départementales, 22k, et service vicinal.

M. **N...**, Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer).

Arrondissement de Ruffec.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis en résidence à Ruffec :

M. **Fillon**, Commis de 3e classe.

Subdivision de Ruffec. — Parties de routes nationales, 24k.5. — Parties de routes départementales, 61k.2.

M. **Giraudet**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Mansle. — Parties de routes départementales, 24k.3, et service vicinal du canton.

M. **Lurand**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Villefagnan. — Parties de routes départementales, 15k.50, et service vicinal.

M. **N...**, Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer.)

Subdivision d'Aigre. — Parties de routes départementales, 24k.3, et service vicinal.

M. **N...**, Conducteur. (Emploi provisoirement occupé par un Agent voyer.)

Contrôle de travaux de Chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

M. **Brebinaud**, Agent temporaire, à Angoulême.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

MM. **Goursat**, Conducteur de 3e classe, à Angoulême.
Mangon, Commis de 3e classe, à Angoulême.
Rocher, Agent temporaire, à Angoulême.

19 *juin*. (Réorganisation du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et sept Commis, en résidence à Chartres.

MM.	**Masson**,	Conducteur de	2ᵉ	classe.
	Hardy,	—	4ᵉ	—
	Castagnet,	Commis de	2ᵉ	—
	Charpentier,	—	3ᵉ	—
	Provost,	—	3ᵉ	—
	Védie,	—	3ᵉ	—
	Aumasson,	—	4ᵉ	—
	Marchand,	—	4ᵉ	—
	Garnier,	—	4ᵉ	—

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et huit Commis, en résidence à Chartres.

MM.	**Girault**,	Conducteur de	2ᵉ	classe.
	Benoist,	—	2ᵉ	—
	Ravoisier,	Commis de	2ᵉ	—
	Courtin,	—	2ᵉ	—
	Lesoudier,	—	3ᵉ	—
	Supersac,	—	3ᵉ	—
	Duc,	—	4ᵉ	—
	Laurent,	—	4ᵉ	—
	Flaix,	—	4ᵉ	—

Subdivision d'Auneau. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton d'Auneau, moins six communes et sur deux communes du canton de Maintenon.

M. **Morin**, Conducteur de 1ʳᵉ classe.

1ʳᵉ *Subdivision de Chartres.* — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Chartres-Sud, moins une commune et sur quatre communes du canton d'Illiers.

M. **Hozenne**, Conducteur de 1ʳᵉ classe.

2ᵉ *Subdivision de Chartres.* — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Chartres-Nord, moins trois communes et sur trois communes du canton d'Auneau, une commune de

Chartres-Sud, une commune de Courville et une commune de Maintenon.

M. **Toussaint**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Dreux. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Dreux.

M. **Simart**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Brezolles. — Service hydraulique et vicinal du canton de Brezolles.

M. **Chenebault**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Senonches. — Service hydraulique et vicinal du canton de Senonches, moins une commune et du canton de La Ferté-Vidame.

M. **Colette**, Conducteur de 3ᵉ classe.

Subdivision de Maintenon. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Maintenon, moins trois communes et sur une commune du canton de Chartres-Nord.

M. **Labadens**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision de Nogent-le-Roi. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Nogent-le-Roi et sur deux communes du canton de Châteauneuf.

M. **Cirasse**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision de la Loupe. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de la Loupe, moins trois communes, et sur deux communes du canton de Courville et une commune du canton de Senonches.

M. **Mornas**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision de Châteauneuf. — Service hydraulique et vicinal du canton de Châteauneuf, moins deux communes, et sur deux communes du canton de Chartres-Nord.

M. **Bertrand**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision d'Anet. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton d'Anet.

M. **Radet**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision de Courville. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Courville, moins trois communes, et sur deux communes du canton d'Illiers et trois autres du canton de la Loupe.

M. **Mithouard**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Châteaudun.

MM.	**Gommier**,	Conducteur de	2e	classe.
	Tartasse,	—	3e	—
	Hémery,	Commis de	3e	—
	Mary,	—	3e	—
	Rougereau,	—	4e	—
	Ballu,	—	4e	—
	Chasles,	—	4e	—
	Lesieur,	—	4e	—

Subdivision de Nogent-le-Rotrou. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Nogent-le-Rotrou, et sur cinq communes du canton de Thiron.

M. **Leneveu**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Bonneval. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Bonneval.

M. **Brossard**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Brou. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Brou, et sur deux communes du canton de Cloyes.

M. **Guérin**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Châteaudun. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Châteaudun.

M. **Quinton**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Voves. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Voves, moins une commune.

M. **Feugereux**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Orgères. — Service hydraulique et vicinal du canton d'Orgères et sur une commune du canton de Voves.

M. **Decrooy**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Cloyes. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Cloyes, moins deux communes.

M. **Vagnac**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Janville. — Service ordinaire, hydraulique et vicinal du canton de Janville et sur trois communes du canton d'Auneau.

M. **Rossignol**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Authon. — Service hydraulique et vicinal du canton d'Authon.

M. **Coudray**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision d'Illiers. — Service hydraulique et vicinal du canton d'Illiers, moins six communes, et sur sept communes du canton de Thiron.

M. **Roger**, Conducteur de 4e classe.

19 *juin* 1890. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DU JURA.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département du Jura, au service ordinaire et au service des chemins de fer sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Lons-le-Saunier.

MM. **Vaillant**, Conducteur de 1re classe.
Durandot, Commis de 1re —
Chevaux, — 2e —
Forel, — 3e —
Prélat, — 3e —

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis des Ponts et Chaussées, en résidence à Dôle. (Provisoirement deux Conducteurs et un Commis.)

MM. **Dunoyer**, Conducteur de 1re classe.
Biehlmann, — 2e —
Bellat, Commis de 4e classe.

Subdivision de Salins. — Parties des routes nationales nos 72 et 83. — Service hydraulique.

M. **Baud**, Conducteur de 1re classe.

1re *Subdivision de Dôle.* — Partie de la route nationale n° 25. — Travaux de défense du Doubs et de la Loue et entretien sur 63k.540. — Service hydraulique.

M. **Vermeillet**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Dôle.* — Partie de la route nationale n° 73. — Service hydraulique.

M. **Étiévant**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Poligny. — Parties des routes nationales n°s 5 et 83. — Service hydraulique.

M. **Pommier**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis des Ponts et Chaussées, en résidence à Lons-le-Saunier.

MM. **Baud**, Conducteur de 3e classe.
Billet, Commis de 2e —
Pierson, — 3e —

1re *Subdivision de Lons-le-Saunier.* — Partie de la route nationale n° 83. — Service hydraulique.

M. **Gauthier**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Lons-le-Saunier.* — Étude et préparation des projets de l'arrondissement et travaux d'entretien des rivières flottables de l'Ain et de la Bienne. — Service hydraulique.

M. **Messin**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision de Lons-le-Saunier.* — Partie de la route nationale n° 78. — Service hydraulique.

M. **Chabert**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Morez. — Partie de la route nationale n° 5. — Service hydraulique.

M. **Thévenot**, Conducteur de 4e classe.

Chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Un Commis, en résidence à Lons-le-Saunier.

M. **Bellat**, Commis de 3e classe.

1er ARRONDISSEMENT.

Ligne de Saint-Claude à la Cluse (Partie comprise dans le département de l'Ain.)

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un commis, en résidence à Bourg. (Provisoirement un Conducteur et un Commis.)

MM. **Perré**, Conducteur de 4e classe.
Joz, Commis de 2e classe.

Section de Saint-Claude.

M. **Verguet**, Conducteur de 3e classe.

2e ARRONDISSEMENT.

Ligne de Lons-le-Saunier à Champagnole.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, en résidence à Lons-le-Saunier.

MM. **François**, Conducteur de 1re classe.
Perretier, — 1re —

Service actif.

MM. **Thurel**, Conducteur, à Champagnole.
Chambard, — en résidence à Lons-le-Saunier.
Chevaux, — — —
Mathieu, — — —
Buffard, Commis, en résidence à Lons-le-Saunier.

En outre, provisoirement, M. **Besson**, Conducteur, à Lons-le-Saunier.

Ligne de Champagnole à Morez.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis, en résidence à Lons-le-Saunier. (Provisoirement un Conducteur et un Commis.)

MM. **Schacre**, Conducteur de 3e classe.
Bouvet, Commis de 2e —

Section de Champagnole.

M. **Bayard**, Conducteur de 1re classe.

3e ARRONDISSEMENT.

Ligne de Dôle à Poligny.

M. **Folletête**, Conducteur de 4e classe.

19 *juin* 1890. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DES LANDES.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département des Landes sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Mont-de-Marsan. (Provisoirement trois Conducteurs et cinq Commis.)

MM. **Fontagné**, Conducteur de 2e classe.
Lauray, — 3e —
Lavergne, — 4e —

Lesbats, Commis de 3ᵉ classe.
Martin (J.-P.) — 3ᵉ —
Viélotte, — 3ᵉ —
Farthouat, — 4ᵉ —
Cloupet, — 4ᵉ —

Arrondissement du Nord-Est.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Mont-de-Marsan. (Provisoirement deux Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Noïnski**, Conducteur de 1ʳᵉ classe.
Lassalle, — 3ᵉ —
Dangreilh, Commis de 1ʳᵉ —
Bezin, — 1ʳᵉ —
Lapuyade, — 3ᵉ —

Subdivision de Mont-de-Marsan. — Partie de la route nationale nᵒ 10. — Traverse de Mont-de-Marsan. — Rivières de la Midouze et de la Douze flottables. — Service hydraulique de vingt-huit communes.

M. **Biarnès**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision de Roquefort. — Parties des routes nationales nᵒˢ 10 et 134. — Service hydraulique de trente et une communes.

M. **Roussoulet**, Conducteur principal.

Subdivision d'Aire. — Parties des routes nationales nᵒˢ 124 et 134. — Partie du Haut-Adour flottable. — Service hydraulique de soixante-quatre communes.

M. **Bize**, Conducteur de 1ʳᵉ classe.

Subdivision de Pissos. — Partie de la route nationale nᵒ 132. — Rivières flottables des Leyre occidentale et orientale. — Service hydraulique de vingt-neuf communes.

M. **Dulocty**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Tartas. — Parties des routes nationales nᵒˢ 10, 124 et 133. — Service hydraulique de quarante-six communes.

M. **Rodrigues**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Dax.

MM. **Barrié**, Conducteur de 1ʳᵉ classe.
Dupouy, Commis de 3ᵉ —
Darnis, — 4ᵉ —
Brial, Agent temporaire.

Subdivision de Peyrehorade. — Partie de la route nationale n° 117. — Rivières flottables du Gave de Pau et du Gave d'Oloron. — Service hydraulique de trente-sept communes.

M. Boyer, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Saint-Vincent de Tyrosse. — Parties des routes nationales nos 10 et 132. — Service hydraulique de trente-sept communes.

M. Mercier, Conducteur de 1re classe.

En outre deux Conducteurs du service maritime des Landes sont attachés accessoirement au service ordinaire et respectivement chargés dans ce service :

M. Lauga, Conducteur de 2e classe, à Saint-Sever (arrondissement du Nord-Est), d'une partie de la route nationale n° 133. — D'une partie du Haut-Adour flottable et du service hydraulique de vingt et une communes.

M. Fragues, Conducteur de 1re classe, à Pontoux (arrondissement de l'Ouest), de parties des routes nationales nos 10 et 132, et du service hydraulique de quarante communes.

19 *juin* (Réorganisation du service du département du Morbihan.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département du Morbihan, au service ordinaire et maritime et dans les départements du Morbihan, des Côtes-du-Nord et du Finistère au service du canal de Nantes à Brest, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Quatre Conducteurs et neuf Commis, en résidence à Vannes. (Ce cadre sera réduit à trois Conducteurs et huit Commis, au fur et à mesure des extinctions).

MM. **Labussière**, Conducteur des Ponts et Chaussées.
Guinche, — —
Guermeur, — —
Conan, — —
Monnier, Commis des Ponts et Chaussées.
Le Roux, — —
Le Govic, — —
Lorec, — —
Quintin, — —
Devaux, — —
Houédé, — —

MM. **Vally**, Commis des Ponts et Chaussées.
Caro, — —

Arrondissement de l'Est.

Deux Conducteurs et trois Commis en résidence à Ploërmel.

MM. **Le Padellec**, Conducteur.
Berry, —
Patier, Commis.
Guyot, —
Le Nogue, —

Subdivision de Malestroit.—Partie de la route nationale n° 164. — Entretien du canal de Nantes à Brest sur 38 kilomètres. — Service hydraulique. — Entretien de l'Aff navigable après les travaux en cours.

M. **Tual**, Conducteur.

Subdivision de Ploërmel. — Partie des routes nationales n°s 24 et 166. — Entretien du canal sur 9 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Gougaud**, Conducteur.

Subdivision de Josselin. — Parties des routes nationales n°s 24 et 164.—Entretien du canal sur 35 kilomètres.—Service hydraulique.

M. **Baron**, Conducteur.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Vannes (provisoirement et jusqu'à ce que des extinctions se produisent, quatre Conducteurs et cinq Commis).

MM. **Valframbert**, Conducteur.
Loréal, —
Chenet, —
Déremy, —
Daniel, Commis.
Nourry, —
Prioux, —
Maillard, —
Coët Saliou, Commis.

Subdivision de Port-Tudy (Groix). — Service maritime. — Entretien et Travaux neufs de Port-Tudy. — Phares et balises

MM. **Daumas**, Conducteur.
Le Rouge, Commis.

Subdivision de Palais (*Belle-Isle*). — Ports et phares situés dans les îles de Belle-Isle : Huat, Hoedic, la Teignouse, le feu du Port-Haliguen et le balisage depuis Etel jusqu'à la rivière de la Trinité.

MM. **Milon**, Conducteur.
Garandel, Commis.

Subdivision d'Auray. — Partie des routes nationales n°s 165 et 168. — Rivière d'Auray jusqu'au Liorho et à Kerlavarrec. — Littoral de l'Océan, du Pô à la rivière d'Étel. — Porte d'Auray. — Port-Haliguen. — Port-Maria. — Portivy. — Service hydraulique.

M. **Pennec**, Conducteur, à Auray.

1re *Subdivision de Vannes.* — Partie des routes nationales 105, 166 et 167. — Annexe à la route 167. — Service hydraulique.

M. **Le Houex**, Conducteur.

2e *Subdivision de Vannes.* — Ports, phares et balises du littoral de l'Océan, depuis le Pô jusqu'à la Grée de Peuvins, le Morbihan et la rivière d'Auray, à partir du Liorho et de Kerlavarrec.

M. **Le Cuillier**, Conducteur.

Subdivision de La Roche-Bernard. — Partie de la route nationale n° 165. — Pont suspendu de La Roche-Bernard. — Ports, phares et balises du littoral, depuis la Grée de Peuvins jusqu'à la limite Est du département.

M. **Fleury**, Conducteur.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Lorient (provisoirement jusqu'à ce que des extinctions se produisent : quatre Conducteurs et deux Commis).

MM. **Le Rouge**, Conducteur.
Desprès, —
Lestréhan, —
Duhamet, —
Leborgne, Commis.
Puren, —

1re *Subdivision de Lorient.*—Partie des routes nationales n°s 165

et 24. — Pont suspendu de Saint-Christophe. — Service hydraulique.

M. Boudvilain, Conducteur.

Subdivision de Faouët. — Partie de la route nationale n° 169. Service hydraulique.

M. Marhin, Conducteur.

Subdivision d'Hennebont. — Partie des routes nationales n[os] 24, 169 et 165. — Canal du Blavet, sur 59 kilomètres. — Ports d'Hennebont. — Service hydraulique.

M. Guyomard, Conducteur.

2[e] *Subdivision de Lorient.* — Port, phares et balises, depuis la rivière de la Laita jusqu'à la rivière de l'Étel.

M. Madec, Conducteur.

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Pontivy.

MM. **Le Goff**, Conducteur.
Guillou, —
Lamour, Commis.
Le Tarnec, —
Guégan (Is.), —
Le Sénéchal, Commis.
Guégan (J.), —

Subdivision de Locminé. — Partie des routes nationales n[os] 24 et 167. — Service hydraulique.

M. Moisan, Conducteur.

Subdivision de Baud. — Partie des routes nationales n[os] 24 et 168. — Canal du Blavet sur 27 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Rojouan, Conducteur.

1[re] *Sudivision de Pontivy.* — Partie des routes nationales n[os] 164, 167 et 168. — Canal du Blavet sur 18 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Bazire, Conducteur.

2[e] *Subdivision de Pontivy.* — Canal de la jonction sur 21 kilomètres. — Rigole alimentaire d'Hilvern et réservoir de Bosméliac.

M. Favro, Conducteur.

3[e] *Subdivision de Pontivy.* — Partie de la route nationale n° 164.

— **Canal de Nantes à Brest sur 36 kilomètres.** — Service hydraulique.

M. Huet, Conducteur.

Subdivision de Glomel. — Canal de Nantes à Brest, dans les Côtes-du-Nord et réservoir du Coron.

M. **Robic,** Conducteur.

4e *Sudivision de Pontivy.* — Partie des routes nationales nos 164, 167 et 168. — Service hydraulique.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Hesnard,** Commis.)

Arrondissement de Châteaulin.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Châteaulin.

MM. **Sanson,** Conducteur.
Lemarchand, Commis.
Roux, —

Subdivision de Carhaix. — Canal de Nantes à Brest sur 38 kilomètres.

M. **Rault,** Conducteur.

Subdivision de Châteaulin. — Canal de Nantes à Brest sur 43 kilomètres.

M. **Hamel,** Conducteur.

21 *juin.* (Réorganisation du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département de la Loire-Inférieure sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs, trois Commis et un Agent temporaire, en résidence à Nantes. (Provisoirement et jusqu'à la mise à la retraite de M. **Simon,** Conducteur principal, trois Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Simon,** Conducteur principal.
Renaud, — de 2e classe.
Fouché, — 4e —
Guillemé, Commis de 1re —
Guillet (V.), — 2e — Conducteur-adjoint.
Chassé (A.), — 3e —
Fichoux, Agent temporaire.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Nantes. (Provisoirement trois Conducteurs et deux Commis.)

MM.	**Morel** (Ch.),	Conducteur de	1re	classe.
	Sichère,	—	1re	—
	Chassé (Jules),	—	3e	—
	Brédeloup,	Commis de	3e	—
	Griveaud,	—	4e	—

Subdivision de Nantes-Nord. — Parties des routes nationales nos 23, 137, 165 et 178, et levée de la Divate.

M. **Pasquier**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Nort. — Parties des routes nationales nos 137, 164 et 178.

M. **Launay**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Châteaubriant. — Parties des routes nationales nos 163, 178, 178 *bis*.

M. **Eliès**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision d'Ancenis. — Parties des routes nationales nos 23, 23 *bis*, 164 et 178.

M. **Maillard**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Blain. — Routes nationales et service hydraulique du canton.

M. **Guillou** (Donatien), Conducteur de 3e classe. (Cette subdivision sera supprimée dès que M. **Guillou** aura pu être pourvu d'un autre poste.)

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Nantes. (Provisoirement deux Conducteurs et deux Commis.)

MM.	**Hermant**,	Conducteur de	1re	classe.
	Lubben,	—	2e	—
	Corlieu,	Commis de	3e	—
	Bouet,	—	4e	—

Subdivision de Nantes-Est. — Parties des routes nationales nos 137, 137bis et 148bis. — Rivière de Sèvre-Nantaise.

M. **Blanchet**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Nantes-Ouest. — Parties des routes nationales nos 23 et 137. — Rivière de l'Acheneau.

M. **Lemelle**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Savenay. — Partie de la route nationale no 165.

M. **Guillon** (Ad.), Conducteur de 4e classe.

21 *juin.* — M. **Renaud** (Henri), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer de Nantes à Segré, passe au service ordinaire du même département.

M. **Renaud** reste d'ailleurs accessoirement attaché au service de la ligne de Nantes à Segré.

24 *juin.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DU CHER ET DU SERVICE DU CANAL DE BERRY.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés dans le département du Cher, au service ordinaire et au service du canal de Berry, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Un Conducteur et huit Commis, en résidence à Bourges. (Provisoirement deux Conducteurs et huit Commis.)

MM.	**Dubois**,	Conducteur de	1re	classe.
	Chambon,	—	1re	—
	Livache,	Commis de	2e	—
	Capon,	—	2e	—
	Jolivet,	—	3e	—
	Grelot,	—	3e	—
	Simonet,	—	3e	—
	Menet,	—	3e	—
	Bureau,	—	3e	—
	Amouroux,	—	4e	—

Arrondissement du Sud et 1er arrondissement du Canal.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre commis, en résidence à Saint-Amand.

MM.	**Barrat**,	Conducteur de	1re	classe.
	Fromentin,	Commis de	2e	—
	Renaud,	—	3e	—
	Depaut,	—	4e	—
	Plaçon,	—	4e	—

1re *Subdivision de Saint-Amand.* — 16k de routes nationales. 24k de canal.

M. **Jacquier**, Conducteur principal.

(Cette subdivision sera supprimée et répartie entre la subdivision de Montluçon et celle de Châteauneuf, lors de la mise à la retraite de M. Jacquier.)

2e *Subdivision de Saint-Amand.* — 36k de routes nationales. — Rivière du Cher. — 20k du canal de Berry. — Réservoir de la Marmande. — Rigole d'alimentation.

M. **Auclair**, Conducteur principal.

Subdivision de Montluçon. — 24k du canal. — Réservoir des Étourneaux. — Ruisseau servant de rigole.

M. **Lazowski**, Conducteur principal.

Subdivision de Dun-sur-Auron. — 25k de routes nationales. — 27k de canal. — Service hydraulique.

M. **Pellard**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Châteauneuf. — 40k de routes nationales. — Rivière du Cher.

M. **Geoffroy**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision du Châtelet. — 48k de routes nationales. — Service hydraulique.

M. **Dadu**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Centre et 2e arrondissement du Canal.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Bourges. (Provisoirement deux Conducteurs et cinq Commis.)

MM.	**Humbert**,	Conducteur de	1re	classe.
	Couloy,	—	2e	—
	Forgeron,	Commis de	3e	—
	Renaud,	—	3e	—
	Cannel,	—	4e	—
	Proteaux,	—	4e	—
	Délas,	—	4e	—

1re *Subdivision de Bourges.* — 55k de routes nationales. — Service hydraulique. — Contrôle du Chemin de fer d'intérêt local.

M. **Lin**, Conducteur de 1re classe.

2ᵉ *Subdivision de Bourges.* — 22ᵏ de routes nationales. — 36ᵏ de canal. — Service hydraulique.

M. **Bailly**, Conducteur de 1ʳᵉ classe.

3ᵉ *Subdivision de Bourges.* — 26ᵏ de routes nationales. — Rivière du Cher. — Service hydraulique.

M. **Lambert**, Conducteur de 3ᵉ classe.

(Cette subdivision sera supprimée et réunie à la subdivision suivante, lorsque M. **Lambert** pourra être appelé à une autre destination.)

4ᵉ *Subdivision de Bourges.* — 47ᵏ de routes nationales. — Service hydraulique.

M. **Gérardin**, Conducteur de 3ᵉ classe.

Subdivision de Sancoins. — 23ᵏ de routes nationales. — 27ᵏ de canal. — Réservoir de l'Auron. — Machines de Mornay et rigole alimentaire. — Service hydraulique.

M. **Barichard**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision de La Guerche. — 23ᵏ de routes nationales. — 22ᵏ de canal. — Service hydraulique.

M. **Trouvé**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Arrondissement du Nord et 3ᵉ arrondissement du Canal.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Vierzon. (Provisoirement deux Conducteurs et cinq Commis.)

MM. **Perdrisat**, Conducteur de 1ʳᵉ classe.
Nadot, — 2ᵉ —
Desroziers, Commis de 3ᵉ classe.
Perdrisat (Jules), — 3ᵉ —
Duranton, — 4ᵉ —
Perdrisat (Émile), — 4ᵉ —
Forestier, Commis stagiaire.

Subdivision de Mehun. — 29ᵏ de routes nationales. — 23ᵏ de canal. — Service hydraulique.

M. **Maillefert**, Conducteur de 1ʳᵉ classe.

Subdivision d'Aubigny. — Route nationale nᵒ 140. — Service hydraulique.

M. **Cury**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Vierzon. — 38k de routes nationales. — 48k de canal. — Service hydraulique.

M. **Beauchard**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Villefranche. — 42k de canal.

M. **Leclerc**, Conducteur de 1re classe.

25 *juin.* (Réorganisation du service ordinaire du département de la Charente-Inférieure.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département de la Charente-Inférieure sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux conducteurs et quatre commis, en résidence à La Rochelle. (Provisoirement trois conducteurs et deux commis.)

MM. **Duchâtel**, Conducteur principal.
Cibeau, — de 2e classe.
Proux, — 4e —
Raymond, Commis de 3e classe.
Guiraudet, — 4e —

Arrondissement de La Rochelle.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un conducteur et trois commis, en résidence à La Rochelle.

MM. **Deforge**, Conducteur de 3e classe.
Saunier, Commis de 2e classe, Conducteur adjoint.
Clergeot, — 3e —
Gaborit, — 3e —

1re *Subdivision de La Rochelle.* — Partie de la route nationale no 137; parties de routes départementales; service hydraulique de la partie continentale de l'arrondissement.

M. **Muntzberger** (Junius), Conducteur principal.

2e *Subdivision de La Rochelle.* — Parties des routes départementales nos 11, 22 et 139.

M. **D'Anglade**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision de La Rochelle.* — Travaux de prolongement de la route nationale no 22 jusqu'au port de La Pallice; parties des routes nationales nos 137 et 138 *ter*; partie de routes départementales.

M. **Jallays**, Conducteur de 2e classe.

Arrondissement de Rochefort.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un conducteur et trois commis, en résidence à Rochefort.

MM. **Boulleau**, Conducteur de 4e classe.
Ménard, Commis de 3e classe.
Rigaud, — 4e —
Larmanou, — 4e —

1re *Subdivision de Rochefort.* — Partie de la route nationale n° 137; parties de routes départementales; traverses de Rochefort.

M. **Hillèreau**, Conducteur de 1re classe. (Provisoirement M. **Laurent**, Conducteur.)

2e *Subdivision de Rochefort.* — Partie de la route nationale n° 137; parties des routes départementales; pont suspendu de Tonnay-Charente.

M. **Giron**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision de Rochefort.* — Canaux de la Charente à la Seudre et de Charras; service hydraulique des bassins de ces deux canaux.

M. **Targé**, Conducteur principal.

4e *Subdivision de Rochefort.* — Surveillance de la rivière de la Charente (33 kilomètres); dérivation de Saint-Savinien; passages d'eau; service hydraulique du bassin.

M. **Durand** (Jean), Conducteur de 2e classe.

5e *Sudivision de Rochefort.* — Surveillance de l'exploitation en régie des passages d'eau de Martron et de Soubise; comptabilité du bureau de l'Ingénieur ordinaire.

M. **Delavoie**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Surgères. — Parties des routes nationales nos 11 et 139; parties de routes départementales; service hydraulique de la subdivision.

M. **Gallon**, Conducteur de 4e classe.

Rivière de la Boutonne. — Surveillance; travaux d'amélioration; service hydraulique du bassin.

M. **Guinot**, Conducteur de 2e classe.

Arrondissement de Saintes.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un conducteur et quatre commis, en résidence à Saintes.

MM. **David**, Conducteur de 4e classe.
Coutant, Commis de 2e classe, Conducteur adjoint.
Godefroy, — 4e —
Goulard, — 4e —
Brivady, Commis stagiaire.

1re *Subdivision de Saintes.* — Parties des routes nationales nos 137 et 138; route départementale no 5; traverses et pont de Saintes; études et projets.

M. **Demelle**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Saintes.* — Parties des routes nationales nos 137 et 141; parties de routes départementales.

M. **Boisnard**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision de Saintes.* — Travaux neufs et d'entretien de la rivière de la Charente sur 38 kilomètres; service hydraulique du bassin de cette rivière et des cours d'eau de la Basse-Seugne.

M. **Fromaget**, Conducteur principal.

Subdivision de Saint-Jean-d'Angély. — Parties des routes nationales nos 138, 139 et 150; parties de routes départementales; service hydraulique de la subdivision.

M. **Favreau**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Jonzac. — Parties de routes départementales; service hydraulique de la subdivision.

M. **Clément**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Montguyon. — Parties des routes nationales nos 10 et 10 *bis*; parties de routes départementales; service hydraulique de la subdivision.

M. N. . . ., Conducteur. (Provisoirement M. **Boijean**, Commis de 2e classe.)

Arrondissement de Royan.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux commis en résidence à Royan.

MM. **Cheneau**, Commis de 2e classe.
Baudry, — 3e —

Subdivision de Royan. — Parties de routes départementales; service hydraulique de la subdivision.

M. **Simon**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Pons. — Partie de la route nationale no 137; parties de routes départementales; service hydraulique de la subdivision.

M. **Bourdeau**, Conducteur de 2ᵉ classe.

En outre, les Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées ci-après dénommés du service maritime du département de la Charente-Inférieure sont attachés accessoirement au service ordinaire, de la manière suivante :

Arrondissement de La Rochelle.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un commis et un agent temporaire, en résidence à La Rochelle.

MM. **Lancien**, Commis de 3ᵉ classe.
Durand (Ern.), Agent temporaire.

1ʳᵉ *Subdivision de l'île de Ré.* — Partie de la route départementale; service hydraulique de la subdivision.

M. **Dervieux**, Conducteur de 2ᵉ classe, à Saint-Martin.

2ᵉ *Subdivision de l'île de Ré.* — Partie de la route départementale; service hydraulique de la subdivision.

M. **Blin**, Conducteur de 1ʳᵉ classe, à Ars.

1ʳᵉ *Subdivision de l'île d'Oleron.* — Partie de la route départementale; service hydraulique de la subdivision.

M. **Méry**, Conducteur de 1ʳᵉ classe, au Château.

2ᵉ *Subdivision de l'île d'Oleron.* — Partie de route départementale; service hydraulique de la subdivision.

M. **Buso** (Augustin), Conducteur de 3ᵉ classe, à la Perrotine.

Arrondissement de Rochefort.

6ᵉ *Subdivision de Rochefort.* — Entretien des pavages des rues et des anciennes fontaines de Rochefort.

M. **Patris**, Conducteur principal.

Lorsque M. **Patris** quittera le service, la subdivision dont il est actuellement chargé sera supprimée et rattachée à la 5ᵉ subdivision de Rochefort.

Arrondissement de Royan.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un conducteur en résidence à Royan.

M. **Avrilleaud**, Conducteur principal.

Subdivision de Saujon. — Parties de routes départementales; passage d'eau de l'Eguille; service hydraulique de la subdivision.

M. **Veyeaux**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de la Tremblade. — Partie de route départementale; passage d'eau de la Tremblade; service hydraulique de la subdivision.

M. **Heurtin**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Marennes. — Parties des routes départementales; service hydraulique de la subdivision.

M. **Capolun**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Mortagne-sur-Gironde. — Parties de routes départementales; service hydraulique de la subdivision.

M. **Veau**, Conducteur de 2e classe.

26 *juin.* (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DE LA LOIRE.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de la Loire, au service ordinaire, au service de la 1re section de la Navigation de la Loire et au service du Contrôle des travaux de chemins de fer, etc., sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs, un Commis et un Agent temporaire, en résidence à Saint-Étienne.

MM. **Tournillon**, Conducteur de 2e classe.
Pergier, — 4e —.
Perret, Commis.
Ollier, Agent temporaire.

Arrondissement de Saint-Étienne.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, deux Commis et deux Agents temporaires, en résidence à Saint-Étienne.

MM. **Pomarès**, Conducteur de 4e classe.
Longuemare, Commis.
Boiron, —
Rodamel, Agent temporaire.
Dieudonné, —

Subdivision de Bourg-Argental. — Routes nationales nos 82 et 86. — Route départementale n° 9. — Service hydraulique.

M. **Grégoire**, Conducteur.

1re *Subdivision de Saint-Étienne.* — Route nationale n° 88. — Contrôle des tramways.

M. **Gaitte**, Conducteur.

2e *Subdivision de Saint-Étienne.* — Route nationale n° 82. — Route départementale n° 7. — Service hydraulique.

M. **Suchet**, Conducteur.

3e *Subdivision de Saint-Étienne.* — Route nationale n° 82. — Routes départementales nos 7 et 11. — Réservoir du Gouffre-d'Enfer. — Contrôle des tramways.

M. **Gabon**, Conducteur.

4e *Subdivision de Saint-Étienne.* — Service hydraulique. — Études du canal de la Loire au Rhône.

M. **Sardin**, Conducteur.

Subdivision de Rive-de-Gier. — Canal de Givors. — Distribution d'eau de Rive-de-Gier.

MM. **Jacquement**, Conducteur.
Abongit, Commis.

Subdivision de Saint-Chamond. — Service des eaux de Saint-Chamond. — Service hydraulique du Gier.

M. **Mercier**, Conducteur.

Arrondissement de Roanne.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, cinq Commis et un Agent temporaire, en résidence à Roanne.

MM. **Martin** (Charles), Conducteur de 2e classe.
Girard (François), Commis.
Roybon, —
Thillière, —
Damond, —
Moissonnier, —
Duplaix, Agent temporaire.

1re *Subdivision de Roanne.* — Route nationale n° 82. — La Loire. — Service hydraulique. — Études du canal de la Loire au Rhône.

M. **Riault**, Conducteur.

2e *Subdivision de Roanne.* — Route départementale n° 8. — Service hydraulique. — Distribution d'eau de Roanne.

M. **Arpet**, Conducteur.

3e *Subdivision de Roanne.* — Route nationale n° 7. — Service hydraulique. — Routes départementales nos 8 et 10. — Études des chemins de fer départementaux.

M. **Prunaret**, Conducteur.

4e *Subdivision de Roanne.* — Route nationale n° 81. — Route départementale n° 6. — Service hydraulique.

M. **Begonnet**, Conducteur.

5e *Subdivision de Roanne.* — Route nationale n° 7. — Routes départementales nos 4 et 12. — Service hydraulique.

M. **N.....**, Conducteur. (Provisoirement M. **Gifard**, Commis.)

Subdivision de Charlieu. — Routes départementales nos 4, 14 et 16. — Service hydraulique.

M. **Dreux**, Conducteur.

Arrondissement de Montbrison.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Commis, en résidence à Montbrison.

MM. **Roche**, Commis.
Claret, —
Morel, —

1re *Subdivision de Montbrison.* — Route nationale n° 82. — Routes départementales nos 1 et 3. — Syndicat de Vizézy.

M. **Menu**, Conducteur.

Subdivision de Boën. — Route nationale n° 89. — Route départementale n° 6. — Syndicat de l'Onzon.

M. **Thevenet**, Conducteur.

Subdivision de Feurs. — Routes nationales nos 82 et 89. — Route départementale n° 3. — La Loire. — Syndicats de défense. — Syndicat de la Loise.

M. **Populus**, Conducteur.

2e *Subdivision de Montbrison.* — Routes départementales nos 1 et 1bis. — Constitution des syndicats de la Coise et de la Torranche.

M. **Mournand**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Bonnet. — Routes départementales nos 2 et 6. — Contrôle de la ligne de Saint-Bonnet à Sembadel.

M. **Giraudier**, Conducteur.

3e *Subdivision de Montbrison.* — Route départementale n° 5. — Service hydraulique. — Syndicats d'assainissement.

M. **Morel**, Conducteur.

Construction du canal du Forez. (Ministère de l'Agriculture).

Trois Conducteurs.

MM. **Chavant** et **Rochigneux**, à Montbrison.
Pressat, à Montverdun.

Entretien du canal du Forez (pour le compte du département).

Deux Conducteurs et un Commis.

MM. **Lacoste**, Conducteur, à Andrézieux.
Berger, Conducteur, } à Sury-le-Comtal.
Lyonnet, Commis, }

Contrôle des chemins de fer d'Ambert à Arlanc et de Sembadel à Saint-Bonnet.

Service actif.

M. **Vannaire**, Conducteur, à Saint-Étienne.

27 *juin*. (RÉORGANISATION DU SERVICE DE CHEMINS DE FER CONFIÉ A M. L'INGÉNIEUR EN CHEF FAURE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Faure, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Quatre conducteurs et deux Commis. (Provisoirement trois Conducteurs, deux Commis et un Agent temporaire, en résidence à Tours.)

MM. **N...**, Conducteur. (Poste actuellement occupé par M. **Perrineau**, Agent temporaire.)
MM. **Jusseaume**, Conducteur de 3e classe.
Thomas, — 4e —
Domain, — 4e —
Bénard, Commis de 2e classe.
Hupot, — 4e —

1er ARRONDISSEMENT.

Ligne de Romorantin à Blois.

Le service de cet arrondissement est assuré au moyen du personnel du service ordinaire.

2e ARRONDISSEMENT.

Lignes d'Issoudun à Saint-Florent et de Châteauroux à Montluçon

1° *Bureau de l'Ingénieur ordinaire.*

Deux Conducteurs en résidence à Montluçon.

MM. **Boulanger**, Conducteur de 2e classe.
N... —

2e Service actif.

Trois Conducteurs et un Commis.

MM. **Compain**, Conducteur de 2e classe à Saint-Florent.
N..., — —
Maldent, — 3e — à Charost.
Savignac, Commis de 3e classe à Saint-Florent.

3e ARRONDISSEMENT.

Ligne de Tours à Sargé.

1° Bureau de l'Ingénieur ordinaire :

Trois Conducteurs en résidence à Tours.

MM. **Kerbrat**, Conducteur de 2e classe.
Volant, — 4e —
Bliez, — 4e —

2° Service actif.

1re Section. — Trois conducteurs.

MM. **Coquiot**, Conducteur de 2e classe, à Tours.
Grolleau, — 3e — à Vernou.
Russaouen, — 2e — à Villedômer.

2e Section. — Un Conducteur.

M. **Rousset**, Conducteur de 2e classe, à Châteaurenault.

3e Section. — Un Conducteur.

M. **Simon**, Conducteur de 2e classe, à Montoire.

4e Section. — Deux Conducteurs.

MM. **Bellanger**, Conduct. de 3e classe, à Savigny-sur-Braye.
Billette, — —

Service des acquisitions de terrains. — Un Conducteur.

M. **Richard**, Conducteur de 2e classe, à Tours.

30 *juin*. (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DU FINISTÈRE). — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés dans le département du Finistère, aux services ordinaire et maritime et au service des chemins de fer, sont fixés comme il suit :

Services ordinaire et maritime.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Quimper. (Provisoirement trois Conducteurs et cinq Commis.)

MM. **Galès**, Conducteur principal.

MM. **Guilloux** (Frédéric), Conducteur de 2e classe.
Le Gent (Jules), — 2e —
Retul, Commis de 3e classe.
Gouriou, — 4e —
Plisson, — 4e —
Massicot, — 4e —
Galès, Agent temporaire.

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Morlaix.

MM. **Perrennez** (Emmanuel), Conducteur de 4e classe.
Birien, Conducteur adjoint.
Ménard, —
Evanno, Commis de 3e classe.
Johnston, — 4e —

1re *Subdivision de Morlaix.* — Surveillance et balisage sur 50 kilomètres du littoral, entre la limite des Côtes-du-Nord et la pointe de Carantec. — Service des phares de l'île Noire, de l'île Louet, de la Lande et du château du Taureau. — Ports de Dourduff, Loquirec, Morlaix, Terrenès, Primel et Carantec. — Service des bacs de Dourduff et de Locquenolé. — Rivières de Douron, Ponnelé et Morlaix. — Rédaction des projets au bureau de l'Ingénieur ordinaire.

M. **Le Berre**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Morlaix.* — Partie des routes nationale n° 12 et départementale n° 2. — Traverse pavée de Morlaix. — Route nationale n° 169. — Service vicinal du canton de Lanmeur. — Service hydraulique.

M. **Quelmé**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Saint-Pol-de-Léon. — Surveillance et balisage sur 60 kilomètres du littoral, entre la pointe de Carantec et la limite de l'arrondissement. — Service des phares de Roscoff et de l'île de Batz. — Ports de Penzé, Pempoul, Roscoff et l'île de Batz. — Rivières de Pensez, Guillec et Horne. — Partie des routes nationale n° 169 et départementales nos 2 et 8. — Service du bac de la Corde. — Service vicinal du canton. — Service hydraulique.

M. **Guéguen**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision de Morlaix.* — Partie des routes nationales nos 12 et 169 et départementale n° 13. — Service hydraulique.

M. **Lédan**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Landivisiau. — Route nationale n° 12 dans la traversée de Landivisiau. — Route départementale n° 8. — Service hydraulique. — Service vicinal du canton.

M. **Lanchou**, Agent voyer, faisant fonctions de Conducteur.

Subdivision d'Huelgoat. — Partie des routes nationale n° 164 et départementale n° 13. — Service hydraulique. — Service vicinal du canton.

M. **Le Rumeur**, Agent voyer, faisant fonctions de Conducteur.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et sept Commis et un Agent temporaire, en résidence à Brest. (Provisoirement trois Conducteurs, six Commis et un Agent temporaire.)

MM. **Chatton**, Conducteur principal.
Huan, — de 2e classe.
Conissin, — 2e —
Mollier, Commis de 2e classe.
Mollier, — 2e —
Nicol, Conducteur adjoint.
Pourrat, Commis de 3e classe.
Kerlidon, — 3e —
Le Bars, — 3e — (adjoint en outre au Conducteur de la 1re Subdivision de Brest).
Combot, Commis de 3e classe.
Quentel, Agent temporaire.

1re *Subdivision de Brest.* — Travaux neufs du balisage des abords de la rade de Brest. — Service des bouées de tout le littoral du département. — Entretien du matériel, de la régie du port de Brest et du parc des bouées. — Service des phares du Four, de Saint-Mathieu, du Minou, du Portzic et des fanaux de Brest.

M. **Bouillon**, Conducteur principal.

2e *Subdivision de Brest.* — Surveillance et balisage sur 175 kilomètres du littoral de la limite de l'arrondissement au port de Porspaul. — Ports de Pontusval, Paluden, Aber-Wrac'h, Aber-Benoît, Portsall, Argenton, Melon, Aber-Ildut et Porspaul. — Service des phares de Pontusval, île Vierge, île Wrac'h, Landaou et Aber-Wrac'h.

M. **Dumesnil**, Conducteur principal.

3e *Subdivision de Brest.* — Surveillance de 80 kilomètres du

littoral entre le port de Porspaul et le port de Brest, ainsi que celui de l'archipel d'Ouessant. — Entretien des phares de Stiff, Créac'h, Pierres-Noires, Corsen, Kermorvan et trompette à vapeur de Pern. — Service des ports de Lampaul, Stiff, Arland (île d'Ouessant), Molène, Le Conquet et Brest.

M. **Fronoc**, Conducteur de 1re classe.

4e *Subdivision de Brest.* — Surveillance et balisage du littoral de l'île de Sein, de l'Iroïse et des Chevaux du Four et de la Helle. — Service des phares de l'île de Sein, Armen, Tévennec, La Vieille et Bec-du-Raz. — Service du port de l'île de Sein et de l'anse de Bestrée. — Études dans le bureau ou sur le terrain.

M. **Maillard**, Conducteur de 1re classe.

5e *Subdivision de Brest.* — Surveillance de 145 kilomètres du littoral entre le port de Brest et la pointe aux Pois (Iroïse). — Balisage du littoral de la rade de Brest. — Service des phares de Quélern, Camaret et Toulinguet. — Service des ports du Moulin-Blanc, Plougastel, Lauberlac'h, Landévernec, Laméoc, Le Fret, Roseauvel, Quélern et Camaret. — Service du magasin du port de Brest.

M. **Yvinec**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Landerneau. — Surveillance du littoral des rivières de Landerneau et de Daoulas. — Service des ports de Landerneau, de Daoulas et de l'Hôpital-Camfront. — Partie des routes nationales nos 12, 164 et 170. — Service hydraulique. — Surveillance du bac de Landerneau.

M. **Le Forestier de Quillien**, Conducteur de 1re classe.

6e *Subdivision de Brest.* — Partie de la route nationale no 12 et des routes départementales nos 2, 4 et 10. — Service hydraulique. — Service du bac départemental de Saint-Jean-Plougastel. — Tenue de la comptabilité de l'Ingénieur.

M. **Romey**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Lesneven. — Partie de la route nationale no 170 et des routes départementales nos 2 et 7. — Service hydraulique. — Service vicinal du canton.

M. **Coquart**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Saint-Renan. — Partie des routes départementales nos 4, 6, 6 *bis* et 6 *ter.* — Service hydraulique. — Service des bacs de l'Aber-Ildut, du Conquet et de l'Aber-Benoët. — Service vicinal du canton.

M. **Caraës**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement du Centre.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Châteaulin.

MM. **Beaucourt**, Conducteur de 2e classe.
Collet, Conducteur adjoint.
Loritte, Commis de 2e classe.
Joffrès, Conducteur adjoint.

Subdivision de Châteaulin. — Partie de la route nationale n° 170. — Surveillance de 35 kilomètres du littoral des rivières d'Aulne et de Faou. — Service des ports de Faou, de Tybeuz, de Port-Launay et de Châteaulin. — Écluses maritime de Guily-Glas. — Service des bacs départementaux de Terrenez et de Rosnoën, sur la rivière d'Aulne.

M. **N...**, Conducteur.

(Le service de cette subdivision est provisoirement réparti entre MM. **Beaucourt, Collet** et **Loritte.** Lorsque le titulaire définitif de la subdivision pourra être désigné, le personnel du bureau de l'Ingénieur ordinaire sera ramené à un Conducteur et deux Commis.)

Subdivision de Carhaix. — Partie des routes nationales nos 164 et 169. — Service hydraulique. — Service vicinal du canton.

M. **Le Troadec**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Pleyben. — Partie des routes départementales nos 3, 13 et 14. — Service hydraulique. — Service vicinal du canton.

M. **de Goulhezre**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Crozon. — Surveillance de 88 kilomètres du littoral, entre la pointe aux Pois et les grottes du Riz. — Partie de la route départementale n° 1. — Service hydraulique. — Service vicinal du canton.

M. **Riou**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Quimper.

MM. **Eliès**, conducteur de 2e classe.
Faucon-Dumont, Conducteur de 4e classe.
Mary, Commis de 2e classe.
Heurté, Conducteur adjoint.
Le Glais, Commis de 3e classe.

MM. Eliès, Commis de 3e classe.
Cozic, — 4e —
Govin, — 4e —

(M. Eliès, Conducteur, est en outre chargé du service des ports de Porsmeillou et de Quimper, de la rivière de l'Odet, de 2 kilomètres de la route départementale n° 5 et du bac de Loc-Maria à Quimper).

Subdivision de Pont-l'Abbé. — Surveillance et balisage de 40 kilomètres du littoral, depuis Plovan jusqu'à la pointe de Combrit. — Service des phares de Penmarc'h, Guilvinec et Loctudy. — Service des ports de Saint-Guénolé, Kérity-Penmarc'h, Lesconil, Le Guilvinec, l'Ile Tudy, Loctudy et Pont-l'Abbé. — Rivière de Pont-l'Abbé. — Partie de la route départementale n° 5. — Service hydraulique. — Service du bac de Loctudy.

M. Mériadec, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Quimperlé. — Surveillance et balisage de 36 kilomètres du littoral entre la pointe de Trévignon et Pouldre. — Service des fanaux de Bec-ar-Véchen et de la pointe de Douëlan. — Service des ports de Bélon, Pont-Aven, Douëlan, Rosbras, Pouldu et Quimperlé. — Rivières de l'Aven, de Bélon et de La Laïta. — Service des bacs de Bélon, Pouldu et Saint-Maurice. — Partie de la route nationale n° 165 et des routes départementales nos 1 et 12.

M. Le Taro, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Concarneau. — Surveillance et balisage de 50 kilomètres du littoral, entre l'île Tudy et la pointe de Trévignon. — Service de l'archipel de Glénans. — Service des phares et fanaux de Penfret, Ile aux Moutons, Bénodet, Combrit et Concarneau. — Service des ports de Bénodet, La Forêt et Concarneau. — Partie des routes départementales nos 1 et 11. — Service hydraulique. — Service des bacs de Bénodet et de Lauriec. Service vicinal du canton.

M. Le Trent, conducteur de 2e classe.

1re *Subdivision de Quimper.* — Partie de la route nationale n° 165 et de la route départementale n° 9. — Service hydraulique. — Contrôle des études du chemin de fer de Carhaix à Rosporden.

M. Lefolcalvez (Gustave), Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Quimper.* — Partie de la route nationale n° 165 et de la route départementale n° 1. — Service hydraulique.

M. Simon, conducteur de 2e classe.

3[e] *Subdivision de Quimper.* — Partie des routes nationales nos 165 et 170 et des routes départementales nos 1 et 13. — Service hydraulique. — Service vicinal du canton.

M. **Coatval**, Agent voyer, faisant fonctions de Conducteur.

(Le service de cette subdivision devra être réparti entre les titulaires des 1re et 2e subdivisions de Quimper, lorsque M. Coatval sera appelé à d'autres fonctions.)

Subdivision de Douarnenez. — Surveillance de 28 kilomètres du littoral entre les grottes du Riz et la pointe du Millier. — Service des fanaux de Rosmeur et de l'île Tristan à Douarnenez. — Service des ports de Douarnenez et de Tréboul. — Rivière Le Pouldergat. — Partie de la route nationale n° 165. — Service hydraulique.

M. **Lucas**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Audierne. — Surveillance et balisage de 40 kilomètres du littoral, entre la pointe du Millier et Plovan. — Service des fanaux du Millier et d'Audierne. — Service des ports de Poulgoazec, Pont-Croix et Audierne. — Rivière Le Goyen. — Partie de la route nationale n° 165. — Service hydraulique. — Service vicinal du canton.

M. **Boulanger**, Conducteur de 3e classe.

Chemins de fer.

Contrôle des travaux de la ligne de Carhaix à Morlaix.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur en résidence à Morlaix.

M. **Robin**, Conducteur de 3e classe.

Contrôle des études du chemin de Carhaix à Rosporden.

Service actif.

M. **Lefolcalvez** (Gustave), Conducteur de 2e classe, à Quimper, déjà nommé.

1er *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DES ARDENNES.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire du département des Ardennes et au service de la branche Nord du canal de l'Est, sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Mézières. (Provisoirement trois Conducteurs et trois Commis.)

Arrondissement du Nord.

Deux Conducteurs et deux Commis, en résidence à Sedan. (Provisoirement trois Conducteurs et un Commis.)

Subdivision de Mézières. — Route nationale n° 39. — Partie de la route n° 51. — Service hydraulique. — Un Conducteur.

1re *Subdivision de Sedan.* — Route nationale n° 64. — Partie de la route n° 77. — Service hydraulique. — Un Conducteur.

2e *Subdivision de Sedan.* — Partie de la route nationale n° 77. — Service hydraulique. — Entretien du canal des Ardennes sur 20k. — Un Conducteur.

En outre deux Conducteurs du canal de l'Est, chargés des subdivisions de Givet et de Fumay, joignent à leurs attributions l'entretien des routes nationales nos 49 et 51 et le service hydraulique.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Réthel.

Subdivision de Réthel. — Partie des routes nationales nos 46 et 51. — Service hydraulique. — Un Conducteur.

Subdivision de Vouziers. — Route nationale n° 47. — Partie des routes nos 46 et 77. — Service hydraulique.

Canal de l'Est (branche Nord).

Bureau de l'Ingénieur en chef.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Mézières. (Provisoirement deux Conducteurs et un Commis.)

1er ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Mézières. (Provisoirement trois Conducteurs et cinq Commis.)

Subdivision de Givet. — 17k de canal. — Route nationale n° 49. — Partie de la route n° 51. — Service hydraulique. — Un Conducteur et un Commis.

Subdivision de Fumay. — 22k du canal. — Partie de la route nationale n° 51. — Service hydraulique. — Un Conducteur et un Commis.

Subdivision de Monthermé. — 31k de canal. — Surveillance de

la Semoy. — Un Conducteur et un Commis. (Provisoirement un Conducteur et deux Commis.)

Subdivision de Charleville. — 24k de canal. — Un Conducteur et un Commis.

Subdivision de Sedan. — 38k de canal et de la Meuse. — Surveillance de la Chiers. — Un Conducteur et un Commis.

2e ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et deux Commis, en résidence à Stenay. (Provisoirement trois Conducteurs et deux Commis.)

Subdivision de Stenay. — 26k du canal. — Un Conducteur et un Commis. (Provisoirement deux Conducteurs.)

Subdivision de Sivry. — 21k du canal. — Un Conducteur et un Commis.

3e ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Verdun. (Provisoirement quatre Conducteurs et deux Commis.)

Subdivision de Verdun. — 25k du canal. — Un Conducteur et un Commis.

Subdivision d'Ancemont. — 24k du canal. — Un Conducteur.

Subdivision de Saint-Mihiel. — 15k du canal. — Un Conducteur.

Subdivision de Commercy. — 24k du canal. — Un Conducteur et un Commis. (Provisoirement deux Conducteurs.)

Subdivision de Neufchâteau. — Service d'annonces des crues du bassin de la Meuse. — Études de rectification de routes nationales et service hydraulique dans les Vosges.

1er *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE DE CHEMINS DE FER CONFIÉ A M. L'INGÉNIEUR EN CHEF RENARDIER.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service de Chemins de fer confié à M. Renardier, Ingénieur, faisant fonctions d'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, sont fixés comme il suit :

1° Service central de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Rodez.

MM. **Eybert** (Émile), conducteur de 4e classe.

MM. **Gilabert**, Commis de 4ᵉ classe.
Abel, — 4ᵉ —

2ᵉ Chemin de fer de Tournemire au Vigan.

1ᵉʳ ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et six Commis, en résidence à Millau.

MM. **Artières**, Conducteur de 3ᵉ classe.
Bardin, — 2ᵉ —
Bigonet, — 3ᵉ —
Tuzet, Commis de 3ᵉ —
Cournet, — 3ᵉ —
Guiraud, — 3ᵉ —
Cadilhac, — 4ᵉ —
Ginestous, — 4ᵉ —
Gineste, — 4ᵉ —

Service actif. — 1ʳᵉ Section. — 1ᵉʳ et 2ᵉ Lots.

Quatre Conducteurs et un Commis.

MM. **Peitavin** (Jules), Conducteur de 1ʳᵉ classe, à Sainte-Eulalie.
Henry (Justin), — 3ᵉ — à Labastide.
Henry (Théodore), — 3ᵉ — à Lapanouse.
Guibal, — 3ᵉ — à Sainte-Eulalie.
Vivié, Commis de 4ᵉ — —

2ᵉ Section. — 3ᵉ Lot.

Deux Conducteurs.

MM. **Plantade**, Conducteur de 3ᵉ classe, à l'Hospitalet.
Ferrieu, — 4ᵉ — —

3ᵉ Section. — 4ᵉ Lot.

Deux Conducteurs et deux Commis.

MM. **Banides**, Conducteur de 2ᵉ classe, à Sauclières.
Marie, — 4ᵉ — —
Burg, Conducteur adjoint, à Sauclières.
Audiffrain, — —

2ᵉ ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence au Vigan.

MM. **Bernard**, Conducteur de 2ᵉ classe.
Portal, — 4ᵉ —

MM. Batte, Commis de 3ᵉ classe.
Bonnaud, — 4ᵉ —
Albaret, — 4ᵉ —

Service actif. — 4ᵉ Section. — 5ᵉ Lot.

Deux Conducteurs.

MM. Rey, Conducteur de 3ᵉ classe, à Alson.
Chaffin, — 4ᵉ — —

5ᵉ Section. — 6ᵉ Lot.

Trois Conducteurs et trois Commis.

MM. Dubernard, Conducteur de 3ᵉ classe, à Aumessas.
Couget, — 4ᵉ — à Arrigas.
Pardoux, — 4ᵉ — à la Viale.
Martin (Émile), — 4ᵉ — à Aumessas.
Bompard, Commis de 3ᵉ classe, à Aumessas.
Bonsignore, — 3ᵉ — —

6ᵉ Section. — 7ᵉ Lot.

Trois Conducteurs et deux Commis.

MM. Pigneret, Conducteur de 2ᵉ classe, à Bez.
Écalle, — 1ʳᵉ — —
Poujol, — 4ᵉ — à Molières.
Saix, Conducteur adjoint, à Bez.
Solages, Commis de 3ᵉ classe, à Bez.

3ᵉ Chemin de fer de Carmaux à Rodez.

3ᵉ ARRONDISSEMENT.

Service actif. — 3ᵉ Section. — 4ᵉ et 5ᵉ Lots.

Deux Conducteurs, en résidence à Rodez.

MM. Deltour, Conducteur de 2ᵉ classe.
Le Mao, — 4ᵉ —

4ᵉ Section. — 6ᵉ et 7ᵉ Lots.

Deux Conducteurs, en résidence à Rodez.

MM. Joffre, Conducteur de 2ᵉ classe.
Bonnefous, — 3ᵉ —

Bureau extérieur de Rodez.

M. Revel, Conducteur de 3ᵉ classe.

4° Chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

4° ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et un Commis, en résidence à Saint-Affrique.

MM. **Laborde**, Conducteur de 1re classe.
Reynès, — 2e —
Salomon, — 3e —
Cabanès, Commis de 4e —

1er *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LA CÔTE-D'OR.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire et vicinal du département de la Côte-d'Or sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs, trois Commis et un Agent temporaire, en résidence à Dijon.

MM. **Verdot**, Conducteur principal.
Laureaux, — de 1re classe.
Thiéry, Commis de 2e classe.
Bringout, — 3e —
Bourgeois, — 3e —
Porte, Agent temporaire.

Trois Agents voyers et deux Expéditionnaires sont également attachés au service du bureau de l'Ingénieur en Chef.

Arrondissement de Beaune.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, trois Commis et un Agent temporaire, en résidence à Beaune.

MM. **Legouy**, Conducteur principal.
Pagand, Commis de 3e classe.
Maubert. — 4e —
Raveneau, Conducteur adjoint.
Legouy, Agent temporaire.

Un Agent voyer est également attaché au service de ce bureau.

Subdivision d'Arnay-le-Duc. — Service ordinaire et vicinal du canton, plus la commune de Thury.

M. **Chameroy**, Conducteur de 4e classe.

1re *Subdivision de Beaune.* — Service ordinaire et vicinal des

communes d'Aloxe-Corton, Beaune, Bouze, Charey, Marigilly, Meloisey, Monthélie, Nautoux, Pernaud, Pommard, Ruffey-lès-Beaune, Savigny, Serrigny, Vignolles et Volnay.

Un Agent voyer.

2e *Subdivision de Beaune.* — Service vicinal et ordinaire des autres communes du canton de Beaune.

M. **Mutin**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Bligny-sur-Ouche. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Liernais. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Verret**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Nolay. — Service ordinaire et vicinal du canton, moins la commune de Thury.

Un Agent voyer.

Subdivision de Nuits. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Pouilly-en-Auxois. — Service ordinaire et vicinal du canton.

MM. **Besancenot**, Conducteur de 3e classe.
Mairet, Commis de 2e classe, Conducteur adjoint.

Subdivision de Saint-Jean-de-Losne. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Seurre. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Arrondissement de Châtillon.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, deux Commis et un Agent temporaire, en résidence à Châtillon.

MM. **N. . .**, Conducteur (provisoirement un Agent voyer).
Logeat, Commis de 3e classe.
Monnot, — stagiaire.
Gérard, Agent temporaire.

Un Agent voyer est en outre attaché au service de ce bureau.

Subdivision d'Aignay-le-Duc. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Mortureux**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Baigneux-les-Juifs. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. Bez, Conducteur de 3e classe.

1re *Subdivision de Châtillon.* — Service ordinaire et vicinal des communes de Bouy, Charrey, Châtillon, Chaumont, Etrochey, Gounnéville, Maisey, Massingy, Montliot, Masson, Noiron, Obtrée, Pothières, Prusly, Vannaize, Vanvey, Villers-Patras, Villiers-le-Duc, Villotte et Vix.

M. Minot, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Châtillon.* — Service ordinaire et vicinal des autres communes du canton de Châtillon.

M. Pelletier, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Laignes. — Service ordinaire et vicinal du canton, moins les communes de Bouix, Cérilly, Etais, Puits et Savoisy.

Un Agent voyer.

Subdivision de Montigny-sur-Aube. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Recey-sur-Ource. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Arrondissement de Dijon.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Dijon.

MM. Fréquenez, Conducteur principal.
Lenoble, Conducteur de 2e classe.
Mangonot, Commis de 3e classe.
Lamarche, — 4e —
Saulgeot, — 3e —
Tupinier, — 4e —
N..., Commis.

Un Agent voyer est également attaché au service de ce bureau.

Subdivision d'Auxonne.—Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

1re *Subdivision de Dijon.* — Service ordinaire et vicinal du canton de Dijon-Est.

M. Cocusse, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Dijon.* — Service ordinaire et vicinal du canton de Dijon-Nord, plus les communes de Prenais et Saussy et moins celle de Plombières.

M. **Ursot**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision de Dijon.* — Service ordinaire et vicinal du canton de Dijon-Ouest, moins la commune de Prenais et plus celle de Plombières.

M. **Chapotot**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Fontaine-Française. — Service ordinaire et vicinal du canton, plus les communes de Chazeuil, Sacquenay, Véronnes-les-Grandes et Véronnes-les-Petites.

Un Agent voyer.

Subdivision de Genlis.—Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Furet**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Gevrey-Chambertin. —Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Dorey**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Is-sur-Tille. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Fortier**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Marey-sur-Tille. — Service ordinaire et vicinal du canton de Grancey-le-Château, plus les communes de Marey, Vernois, Foncegrive, Boussenois, Orville et Selongey, du canton de Selongey.

Un Agent voyer.

Subdivision de Mirebeau.—Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Etievant**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Pontailler. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Saint-Seine-l'Abbaye. — Service ordinaire et vicinal du canton, moins la commune de Saussy.

M. **Bernard** dit **Fétu**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Sombernon.—Service ordin. et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Arrondissement de Semur.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, un Commis et deux Agents temporaires, en résidence à Semur.

MM. **Millot**, Conducteur de 2e classe.
Gaveau, Commis de 4e classe.
Chiquel } Agents temporaires.
Gondin }

Un Agent voyer est également attaché au service de ce bureau.

Subdivision d'Epoisses. — Service ordinaire et vicinal des communes de Bard, Corrombles, Corsaint, Courcelles-Frénay, Epoisses, Forléans, Genay, Jeux, Montberthault, Torcy, Toutry et Vieux-Château, du canton de Semur, et de Rouvray et de Sincey, du canton de Précy-sous-Thil.

M. **Poulain**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Flavigny. — Service ordinaire et vicinal du canton.

MM. **Dethieu**, Conducteur de 4e classe.
Chaignet, Commis de 3e classe.

Subdivision de Montbard. — Service ordinaire et vicinal du canton.

MM. **Piron**, Conducteur de 3e classe.
Mairetet, Agent temporaire.

Subdivision de Précy-sous-Thil. — Service ordinaire et vicinal du canton, moins les communes de Rouvray et Sincey, plus celles de Montlay et Juillenay.

M. **Marin**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Saulieu. — Service ordinaire et vicinal du canton, moins les communes de Montley et Juillenay.

M. **Diollot**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Semur. — Service ordinaire et vicinal des communes de ce canton non comprises dans la subdivision d'Epoisses.

M. **Durand**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Vitteaux. — Service ordinaire et vicinal du canton.

NM. **Andriot**, Conducteur de 4e classe.
N. . ., Agent temporaire.

1er *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire, du service maritime et du service des chemins de fer dans le département des Pyrénées-Orientales, sont fixés comme il suit :

1° Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et un Commis, en résidence à Perpignan.

MM. **Baudru**, Conducteur de 4e classe.
Bès, — 4e —
Sol, Commis de 2e —

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, trois Commis et deux Agents temporaires, en résidence à Perpignan.

MM. **Delmas**, Conducteur de 1re classe.
Bonet, — 4e —
Bergue, Commis de 4e —
Coderch, — 3e —
Bigot, — 3e —
Foulc, Agent temporaire.
Allier, —

(Les deux emplois d'Agent temporaire devront être supprimés au fur et à mesure des extinctions.)

1re *Subdivision de Perpignan.* — Parties des routes nationales nos 9, 116 et 117. — Service d'annonce des crues. — Pêche.

M. **Janson**, Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision de Perpignan.* — Parties des routes nationales nos 9 et 114. — Entretien des rives de la Tet. — Service d'annonce des crues. — Pêche.

M. **Aggeri**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision de Perpignan.* — Entretien et travaux neufs du Grau Saint-Ange, du port et du fanal du Barcarès. — Service maritime de l'étang de Salces et d'une partie du littoral. — Contrôle de l'exploitation — travaux neufs et entretien — des lignes de Narbonne à la frontière, de Perpignan à Prades, d'Elne à Céret.

M. **de Casamajor**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Céret. — Parties des routes nationales nos 9 et 115. — Annonce des crues. — Pêche.

MM. **Amade**, Conducteur de 2e classe.
Sabatier, Agent temporaire.

(L'emploi d'Agent temporaire sera supprimé lors de l'achèvement des travaux de rectification de la route n° 9.)

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Prades.

MM. Galiay, Conducteur de 3e classe.
Petit, Commis de 1re —
Serre, — 3e —
Vigué, — 3e —
Gout, — 3e —
Dupin. — 4e —

Subdivision d'Olette. — Parties des routes nationales nos 116 et 118. — Annonce des crues. — Pêche.

M. Cussol, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Millas. — Parties des routes nationales no 116 et 117. — Annonce des crues. — Pêche.

M. Bécardit, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Bourg-Madame. — Parties des routes nationales nos 20 et 116. — Pêche.

M. Vigué, Conducteur de 3e classe.

2e Service maritime.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire (arrondissement de l'Est du service ordinaire).

Trois Commis et un Agent temporaire, en résidence à Perpignan.

MM. Roger, Commis de 3e classe.
Chaulet, — 3e —
Bès (Charles), — 4e —
Girard, Agent temporaire.

(L'emploi d'Agent temporaire devra être supprimé dans un délai de deux ans.)

Subdivision de Port-Vendres. — Ports de Collioure, Port-Vendres, Banyuls et Cerbère. — Phare du cap Béar et fanaux de Collioure et Port-Vendres. — Service maritime d'une partie du littoral. — Voies ferrées des quais au port de Port-Vendres. — Alimentation d'eau de Port-Vendres.

MM. Sagols, Conducteur de 1re classe.
Forcade, Agent temporaire, à Port-Vendres.

(L'emploi d'Agent temporaire devra être supprimé dans un délai de deux ans.)

3e Service des chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Commis et trois Agents temporaires, en résidence à Perpignan. (Provisoirement et jusqu'au moment où le titulaire de l'emploi aura pu être appelé à un autre poste, un Conducteur, deux Commis et trois Agents temporaires.)

MM. **Sordes**, Conducteur de 3e classe.
Toubert (Charles), Commis de 2e classe, Conducteur adjoint.
Guizonnier, Commis de 3e classe.
Calvet, Agent temporaire.
Roig, —
Blazy, —

1er ARRONDISSEMENT.

Lignes d'Elne à Arles-sur-Tech et de Quillan à Rivesaltes.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Cinq Conducteurs, deux Commis et cinq Agents temporaires, en résidence à Perpignan.

MM. **Eusèbe**, Conducteur de 4e classe.
Bouchède, — 2e —
Laudié, — 4e —
Debats, — 4e —
Meugnot, — 2e —
Calmon, Commis de 4e —
Rességuier, — 4e —
Maupoix, Agent temporaire.
Maillard, —
Vidal, —
Moulliéras, —
Pourxet, —

Subdivision de Céret. — Conduite et surveillance des travaux du 1er lot de la troisième section de la ligne d'Elne à Arles-sur-Tech.

MM. **Desperret**, Conducteur de 1re classe.
Py, — 4e —
Amade, Agent temporaire.

Subdivision d'Amélie-les-Bains. — Conduite et surveillance des travaux du 2e lot et études du 3e lot de la troisième section de la ligne d'Elne à Arles-sur-Tech.

MM. **Chorin-Dominel**, Conducteur de 2e classe.
Monteux, — 4e —
Fort, Commis de 2e —
Toubert (Joseph), — 4e —

Subdivision de Saint-Paul-de-Fenouillet. — Études sur la ligne de Quillan à Rivesaltes.

MM. **Ruel**, Conducteur de 4e classe.
Traversac, — 4e —

2e ARRONDISSEMENT. (Arrondissement de l'Ouest du service ordinaire.)

Ligne de Prades à Olette.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, quatre Commis et un Agent temporaire, en résidence à Prades.

MM. **Carbasse**, Conducteur de 3e classe.
David (Jules), Commis de 2e — Conducteur adjoint.
Bonnemaiso, — 4e —
Aymar, — 4e —
Armangau, — 4e —
David (Gabriel), Agent temporaire.

Subdivision de Villefranche. — Conduite et surveillance des travaux des deux lots de la 1re section de la ligne de Prades à Olette.

MM. **de Noël**, Conducteur de 3e classe.
Garnier (Léonce), Conducteur adjoint.

Subdivision d'Olette. — Étude des deux lots de la 2e section de la ligne de Prades à Olette.

MM. **Garnier** (Jules), Conducteur de 4e classe.
Péronne, Commis de 4e —

1er *juillet.* — M. **Gouy** (Léon), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de l'Isère, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Gautier** (Léon), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département d'Oran, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Tlélat à Ras-El-Mâ.

2 *juillet.* — M. **Bouqueton** (Paul), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, passe au service ordinaire du département de la Nièvre.

Idem. — M. **Imbert** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché

au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est pour la construction du réseau concédé, passe au service ordinaire du département de la Marne.

2 *juillet.* (Réorganisation du service du département de la Lozère.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés au service ordinaire et au service des chemins de fer du département de la Lozère, sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Mende.

MM. **Bonicel**, Conducteur.
Balhéry, Commis.
Bros, —
Brousse (Joseph), —
Blanquet, —

Arrondissement de Mende.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Mende. (Provisoirement cinq Commis.)

MM. **Pascal**, Commis.
Niel, —
Guilhon, —
Vernhet, —
Léris, —

Subdivision de Villefort. — Partie des routes nationales 101 et 106.

M. **Michel**, Conducteur.

Subdivision de Langogne. — Partie des routes nationales 88 et 106.

M. **Perségol**, Conducteur.

1re *Subdivision de Mende.* — Partie des routes nationales 88 et 101.

M. **Vidal**, Conducteur.

2e *Subdivision de Mende.* — Partie des routes nationales 88 et 107.

M. **Thibeaud**, Conducteur.

(L'une des deux subdivisions de Mende sera supprimée dès que les circonstances le permettront.)

Arrondissement de Marvejols.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Marvejols. (Provisoirement un Conducteur, deux Commis et un Agent temporaire.)

MM. Bouniol, Conducteur.
Cheminat, Commis.
Jeandon, —
Deltour, Agent temporaire.

Subdivision de Saint-Chély. — Partie des routes nationales 9 et 107.

M. Chalvet, Conducteur.

Subdivision de Marvejols. — Partie des routes nationales 9 et 88.

M. Portanier, Conducteur.

Subdivision de Saint-Préjet-du-Tarn. — Travaux neufs sur la route 107 *bis*.

M. Roux, Conducteur, qui résidera à Marvejols jusqu'au jour où on commencera l'exécution des travaux.

Arrondissement de Florac.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Florac. (Provisoirement un Conducteur, quatre Commis et un Agent temporaire.)

MM. Cabanel, Conducteur.
Jassin, Commis.
Trinchard, —
Brouès, —
Pauquinot, —
Mariou, Agent temporaire.

1re *Subdivision de Florac.* — Route nationale 107.

M. Çapelier, Conducteur.

2e *Subdivision de Florac.* — Entretien et travaux neufs de la partie de la route 107 *bis*.

M. Broussous, Conducteur.

Subdivision de Saint-Privat-de-Vallongne. — Entretien et travaux neufs de la partie de la route 107 *bis*.

M. Nosley, Conducteur.

Par suite de la présente organisation, MM. **Bonicel**, Conducteur de 4ᵉ classe et **Balhéry**, Commis de 3ᵉ classe, attachés au service des chemins de fer, passeront au service ordinaire à dater du 1ᵉʳ juillet 1890.

Service des chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Commis, en résidence à Mende.

MM. **Fournier.**
Bonhomme.
Pauc.

1ᵉʳ ARRONDISSEMENT.

Lignes de Mende à Marvejols et de Marvejols à Neussargues

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Marvejols.

MM. **Prieur**, Conducteur.
Bringer, Commis.
Echaubard, —
Servant, —
Couëste, —

Subdivision de Marvejols. — Règlement des entreprises; liquidation des lignes.

M. **Malaval**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Flour. — Règlement des entreprises; liquidation des lignes.

MM. **Vinay**, Conducteur.
Alvarez, Agent temporaire.

2ᵉ ARRONDISSEMENT.

Ligne de Mende à La Bastide.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et deux Commis, en résidence à Mende.

MM. **Drizard**, Conducteur.
Chauvenc, —
Jourdan, Commis.
Delâge, —

Subdivision de Mende.

MM. **Balmadier**, Conducteur.
Laveau, —

MM. **Carrière**, Conducteur.
Abel, —
Pulicani, Commis.
Canourgues, —
Brousse (Henri), —

Préparation des plans parcellaires.

M. **Barrier**, Conducteur à Mende.

2 *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire et vicinal dans le département de la Haute-Savoie, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et neuf Commis, en résidence à Annecy.

MM. **Gignet**, Conducteur de 2e classe.
Petit, Commis de 1re —
Chaumontet, Commis de 1re classe.
Rauth, — 2e — Conducteur adjoint.
Tochon, — 2e —
Chappuis, — 3e —
Saint-Clair, — 3e —
Guichet, — 3e —
Ribatto, — 4e —
Arragain, — 4e —

Arrondissement d'Annecy.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

MM. **Tinçon**, Conducteur de 2e classe.
Fraissinet, Commis de 1re —
Maillet, — 1re —
Béguet, — 2e —
Beauquis, — 2e —
Rey, — 3e —
Jance, — 4e —

Subdivision d'Ably. — Partie de la route nationale n° 201. — Route départementale n° 17. — Services vicinal et hydraulique de la subdivision. — Un Agent voyer.

1re *Subdivision d'Annecy.* — Services vicinal et hydraulique de neuf communes. — Un Agent voyer.

2e *Subdivision d'Annecy.* — Parties des routes nationales

n°s 201 et 203. — Services vicinal et hydraulique de huit communes.

M. **Gaillard**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision d'Annecy.* — Partie de la route départementale n° 1. — Services vicinal et hydraulique de sept communes. — Un Agent voyer.

4e *Subdivision d'Annecy.* — Parties des routes départementales n°s 1 et 12. — Navigation du lac d'Annecy. — Services vicinal et hydraulique de sept communes. — Pêche.

MM. **Millet**, Conducteur de 1re classe.
Antoit, Commis de 4e —

5e *Subdivision d'Annecy.* — Parties des routes nationale n° 203 et départementale n° 9. — Services vicinal et hydraulique de dix communes.

M. **Marcoz**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Faverges. — Parties de la route départementale n° 1. — Services vicinal et hydraulique de dix communes. — Un Agent voyer.

1re *Subdivision de Romilly.* — Parties des routes départementales n°s 2 et 9. — Services vicinal et hydraulique de neuf communes.

M. **Collonge**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Rumilly.* — Partie de la route départementale n° 2 et totalité de la route départementale n° 6. — Services vicinal et hydraulique de onze communes. — Pêche. — Un Agent voyer.

Subdivision de Thônes. — Services vicinal et hydraulique de neuf communes. — Pêche.

MM. **Muyard**, Conducteur de 1re classe.
Favre, Commis de 4e classe.

Subdivision de Thorens. — Services vicinal et hydraulique de six communes.

M. **Favre**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement de Bonneville.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Bonneville.

MM. **Gérard**, Conducteur de 3e classe.
Bourgeaux, Commis de 3e classe.
Jacquier (Claude), — 3e —
Chaperon, — 4e —

1re *Subdivision de Bonneville.* — Parties de la route nationale n° 203 et des routes départementales nos 5 et 10. — Services vicinal et hydraulique de neuf communes. — Endiguement de l'Arve. — Pêche.

MM. **Bellon**, Conducteur de 1re classe.
Tairraz, Commis de 3e —

2e *Subdivision de Bonneville.* — Partie de la route départementale n° 4. — Services vicinal et hydraulique de six communes. — Endiguement de l'Arve. — Pêche.

MM. **Michaud**, Conducteur de 1re classe.
Suard, Commis de 1re classe.
Clerc, — 3e —

Subdivision de Cluses. — Parties de la route nationale n° 202 et de la route départementale n° 4. — Services vicinal et hydraulique de dix communes. — Endiguement de l'Arve.

M. **Mietzner**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Chamonix. — Partie de la route départementale n° 4. — Services vicinal et hydraulique de quatre communes. — Pêche. — Un Agent voyer.

Subdivision de La Roche. — Parties de la route nationale n° 203 et des routes départementales nos 8 et 14. — Services vicinal et hydraulique de dix communes. — Un Agent voyer.

Subdivision de Saint-Gervais. — Partie de la route départementale n° 4. — Services vicinal et hydraulique de quatre communes.

M. **Muraz**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Saint-Jeoire. — Partie de la route départementale n° 10 et embranchement d'Ounion. — Services vicinal et hydraulique de six communes

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Montfort**, Commis de 3e classe, autorisé à résider à Vinz-en-Sallaz.)

Subdivision de Sallanches. — Partie de la route nationale n° 202. — Services vicinal et hydraulique de neuf communes. — Endiguement de l'Arve. — Un Agent voyer.

Subdivision de Samoërs. — Partie de la route départementale n° 5 et totalité de la route départementale n° 16. — Services vicinal et hydraulique de cinq communes. — Endiguement du Giffre.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Ferraris**, Commis de 3e classe.)

Subdivision de Taninges. — Parties des routes nationale n° 202 et départementale n° 5. — Services vicinal et hydraulique de cinq communes. — Endiguement du Giffre.

M. **Denais**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement de Saint-Julien.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Saint-Julien.

MM.	**Devillechenoux**,	Conducteur de 2e classe.	
	Deschamps,	—	4e —
	Béchard,	Commis de 2e classe.	
	Verchère,	—	3e —
	Ribatto (Joseph),	—	4e —
	Wick,	—	4e —

1re *Subdivision d'Annemasse.* — Parties des routes nationales nos 203 et 206. — Services vicinal et hydraulique de neuf communes.

M. **Calligé**, Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision d'Annemasse.* — Parties des routes nationales nos 203 et 206 et départementales nos 4, 10 et 14. — Services vicinal et hydraulique de cinq communes. — Endiguement de l'Arve. — Pêche.

M. **Lebas**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Cruseilles. — Partie de la route nationale n° 201. — Services vicinal et hydraulique de onze communes.

M. **Ritz**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Frangy. — Parties des routes départementales nos 1 et 2. — Services vicinal et hydraulique de treize communes. — Un Agent voyer.

M. **Mermier**, Commis de 3e classe.

Subdivision de Reignier. — Parties des routes départementales nos 8 et 14. — Services vicinal et hydraulique de neuf communes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Boget**, Conducteur adjoint, commis de 2e classe.)

1re *Subdivision de Saint-Julien.* — Parties des routes nationales nos 201 et 206. — Services vicinal et hydraulique de neuf communes.

M. **Vuagnat**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Saint-Julien.* — Parties des routes nationale

n° 206 et départementale n° 2. — Services vicinal et hydraulique de neuf communes. — Un Agent voyer.

Subdivision de Seyssel. — Parties des routes départementales n°s 1, 2 et 3. — Services vicinal et hydraulique de onze communes. — Un Agent voyer.

M. **Granger**, Commis de 3e classe.

Arrondissement de Thonon.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Thonon.

MM.	**Quiblier**,	Conducteur de	2e	classe.
	Gex,	—	2e	—
	Magnin,	Commis de	3e	classe.
	Chaumontet (F.),	—	4e	—
	Chaumontet (J.),	—	4e	—

Navigation du lac Léman. — Travaux et entretien des ports et débarcadères. — Pêche. — Statistique de la navigation. — Pisciculture. — Études de routes nationales.

M. **Couly**, Conducteur principal, à Thonon.

Subdivision d'Abondance. — Services vicinal et hydraulique de huit communes. — Pêche.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Garcin**, Commis de 2e classe, Conducteur adjoint.)

Subdivision du Biot. — Parties des routes nationale n° 202 et départementale n° 13. — Services vicinal et hydraulique de neuf communes. — Pêche.

MM. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Duval**, Commis de 2e classe, Conducteur adjoint.)
Vuattoux, Commis de 2e classe, Conducteur adjoint.

Subdivision de Boëge. — Services vicinal et hydraulique de huit communes. — Pêche. — Un Agent voyer.

1re *Subdivision de Douvaine.* — Partie de la route nationale n° 5. — Services vicinal et hydraulique de huit communes. — Un Agent voyer.

2e *Subdivision de Douvaine.* — Parties des routes nationale n° 203 et départementale n° 13. — Services vicinal et hydraulique de huit communes.

M. **Bouveret**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision d'Évian. — Partie de la route nationale n° 5. —

Services vicinal et hydraulique de treize communes. — Un Agent voyer.

1re *Subdivision de Thonon.* — Parties des routes nationales nos 5, 202 et 203. — Services vicinal et hydraulique de sept communes.

M. **Chauche**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Thonon.* — Services vicinal et hydraulique de dix communes. — Un Agent voyer.

M. **Veillet**, Commis de 2e classe, Conducteur adjoint.

Rectification de la route nationale n° 203 : 1° entre les Vignes et Bonne, avec reconstruction du pont de Bonne. — 2° entre la Bergue et le torrent de la Chandouze.

M. **Muraz** (Philippe), Commis de 2e classe, à Bonne.

Contrôle des travaux de chemins de fer.

M. **Terra**, Conducteur de 1re classe. (L'emploi de M. **Terra** sera supprimé dès qu'il aura été possible d'assigner une nouvelle destination à ce Conducteur.)

3 *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DES HAUTES-ALPES. — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire du département des Hautes-Alpes sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et un Commis, en résidence à Gap.

MM. **Imbard**, Conducteur principal.
Perrin, — de 4e classe.
Pascalis, Commis de 1re classe.

Arrondissement du Centre.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Gap (Provisoirement deux Conducteurs, cinq Commis et un Agent temporaire.

MM. **Turlin**, Conducteur de 3e classe.
Monard, — 2e —
Serrière, Commis de 1re classe.
Bernard, — 1re —
Reulet, — 2e —
Planel, — 3e —

MM. **Ubaud**, Commis de 4ᵉ classe.
Disdier, Agent temporaire.

1ʳᵉ *Subdivision de Gap.* — Route nationale nᵒ 85, sur 47 kilomètres. — Service de la Durance sur 40 kilomètres.

M. **Philip**, Conducteur de 2ᵉ classe.

2ᵉ *Subdivision de Gap.* — Routes nationales nᵒˢ 94 et 100, sur 45 kilomètres. — La Durance sur 18 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Rome**, Conducteur de 3ᵉ classe.

Subdivision de Saint-Bonnet. — Route nationale nᵒ 85, sur 29 kilomètres. — Service hydraulique du bassin du Drac.

M. **N...**, Conducteur (Provisoirement M. **Fay**, Conducteur adjoint).

3ᵉ *Subdivision de Gap.* — Études et travaux du canal de Ventavon sur le terrain ou au bureau.

MM. **Marchand**, Conducteur de 3ᵉ classe.
Tapiot, — 3ᵉ —
Luya, — 4ᵉ —
Serres, Commis de 3ᵉ classe.
Gaduel, — 3ᵉ —
Motte, — 3ᵉ —

L'emploi de l'un de ces trois derniers Agents devra être supprimé et reporté au bureau de l'arrondissement de l'Est.

4ᵉ *Subdivision de Gap.* — Séquestre du canal de Gap.

MM. **Davin**, Conducteur de 3ᵉ classe.
Mattis, Commis de 3ᵉ classe.

5ᵉ *Subdivision de Gap.* — Tableaux statistique A et B.

M. **Allovon**, Conducteur de 3ᵉ classe.

Arrondissement de l'Est.

Deux Conducteurs et quatre commis, en résidence à Embrun.

MM. **Mamel**, Conducteur de 3ᵉ classe.
Mercent, — 3ᵉ —
Pélissier, Commis de 2ᵉ classe.
Lussignol, Conducteur adjoint.
Rollet, Commis de 3ᵉ classe.
N..., — venant du canal de Ventavon.

Subdivision d'Embrun. — Routes nationales nᵒˢ 94 et 100, sur 49 kilomètres. — La Durance, sur 36 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Martin**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Briançon. — Routes nationales nos 94 et 91, sur 43 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Tissot**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de la Grave. — Route nationale no 91, sur 35 kilomètres. — Service hydraulique. — Travaux du Col du Lantaret.

MM. **Le Pape**, Conducteur de 4e classe.

Bonnabel, Commis de 3e classe, détaché au col du Lantaret et chargé de la gérance de l'hospice du Lantaret.

Arrondissement de l'Ouest.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Serres. (Provisoirement cinq Commis.)

MM. **Amat**, Conducteur adjoint.

Rolland, Commis de 1re classe.

Féris, — 3e —

Ricard, — 4e —

Marron, — 4e —

Subdivision d'Aspres-sur-Buëch. — Routes nationales nos 75 et 93, sur 48 kilomètres. — Service du Buëch et service hydraulique.

M. **Grégoire**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Serre. — Routes nationales nos 93 et 94, sur 50 kilomètres. — Service du Buëch et service hydraulique.

M. **Joliet**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Veynes. — Routes nationales nos 75 et 94, sur 37 kilomètres. — Service du Buëch et service hydraulique.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Imbard**, Commis de 1re classe.)

3 *juillet*. (Réorganisation du service ordinaire du département de l'Indre.) — Les Cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire du département de l'Indre, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Quatre Conducteurs, un Commis et un Agent temporaire, en résidence à Châteauroux.

MM. **Foubert**, Conducteur.

Pautrot, —

Bonat, —

Gaudron, —

Blanchard, Commis.

Bezançon, Agent temporaire.

Sept Agents voyers sont en outre attachés au service de ce bureau.

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Châteauroux.

MM. **Turlin**, Conducteur.
Rouillard, —
Doucet, Conducteur adjoint.
Ranigon, Commis.
Pantrot, —
Brault, —

Deux Agents voyers sont en outre attachés au service de ce bureau.

Subdivision cantonale de Châteauroux. — M. **Sassier**, Conducteur.

Subdivision cantonale d'Issoudun-Nord. — M. **Lespingal**, Conducteur.

Subdivision cantonale de Levroux. — M. **Proteau**, Conducteur.

Subdivision cantonale de Valençay. — M. **Beauvais**, Conducteur.

Subdivision cantonale de Vatan. — Un Agent voyer.

Subdivision cantonale d'Issoudun-Sud. — Un Agent voyer.

Subdivision cantonale d'Écueillé. — Un Agent voyer.

Subdivision cantonale de Saint-Christophe. — M. **Roy**, Conducteur.

Arrondissement du Sud-Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs, quatre Commis et un Agent temporaire, en résidence à Châteauroux.

MM. **Rousier**, Conducteur.
Esquerré, —
Puel, —
Pigelet, Commis.
Alasseur, —
Vallée, Commis stagiaire.
Cocu, —
Aubineau, Agent temporaire.

Subdivision cantonale d'Ardentes. — M. **Énaudeau**, Conducteur.

Subdivision cantonale d'Aigurande. — M. **Gaillard**, Conducteur.

Subdivision cantonale d'Argenton. — M. **Gérald**, Conducteur.

Subdivision cantonale d'Eguzon. — M. **Revaux**, —

Subdivision cantonale de La Châtre. — Un Agent voyer.

Subdivision cantonale de Neuvy-Saint-Sépulcre. — Un Agent voyer.

Subdivision cantonale de Sainte-Sévère. — Un Agent voyer.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs, trois Commis et un Agent temporaire, en résidence au Blanc.

MM. **Desalle**, Conducteur.
Boulain, —
Chabiron, —
Aubrun, Commis.
Néron, —
Boulain (J[h]), —
Messant, Agent temporaire.

Subdivision cantonale du Blanc. — M. **Bouillot**, Conducteur.

Subdivision cantonale de Saint-Gaultier. — M. **Mazières**, Conducteur.

Subdivision cantonale de Bélabre. — M. **Bonnet**, Conducteur.

Subdivision de Tournon-Saint-Martin. — M. **Verron**, Conducteur.

Subdivision cantonale de Buzançais. — Un Agent voyer.

Subdivision cantonale de Châtillon. — Un Agent voyer.

Subdivision cantonale de Saint-Benoît-du-Sault. — Un Agent voyer.

Subdivision cantonale de Mézières-en-Brenne. — Un Agent voyer.

3 *juillet.* — M. **Urvoy** (François), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, passe au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

Idem. — M. **Massot** (Abel), Conducteur de 3e classe, attaché

au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, passe au service ordinaire du département de l'Oise.

4 *juillet.* — M. **Perrennez** (Emmanuel), Conducteur de 4e classe attaché dans le département du Finistère, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Carhaix à Morlaix, passe au service ordinaire du même département.

5 *juillet* 1890. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DU CANTAL.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire et vicinal du département du Cantal, sont fixés ainsi qu'il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs, quatre Commis et deux Agents temporaires, en résidence à Aurillac.

MM. **Cordelier**, Conducteur.
Lacaze, —
Courchinoux, Commis.
Couderc, —
Rochet, —
Viers, —
Beaumevieille, Agent temporaire.
Séguis, —

Un Agent voyer est également attaché au service de ce bureau.

Arrondissement d'Aurillac.

Un Conducteur, deux Commis et un Agent temporaire, en résidence à Aurillac.

MM. **Conort**, Conducteur.
Barrau, Commis.
Rigal, —
N..., Agent temporaire.

Trois Agents voyers sont également attachés au service de ce bureau.

1re *Subdivision d'Aurillac.* — Service général du canton d'Aurillac-Nord.

M. **Puech** (Léon), Conducteur.

2e *Subdivision d'Aurillac.* — Service général du canton d'Aurillac-Sud.

M. **Maret**, Conducteur.

3e *Subdivision d'Aurillac.* — Route nationale n° 120.

M. **Réveilhac**, Conducteur.

Subdivision de Laroquebrou. — Service général du canton.
M. **Grimal**, Conducteur.

Subdivision de Maurs. — Service général du canton.
M. **Vaquier**, Conducteur.

Subdivision de Montsalvy. — Service général du Canton.
M. **Mayenobe**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Cernin. — Service général du canton.
M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Puech** (Jean-Louis), Conducteur adjoint.)

Subdivision de Saint-Mamet. — Service général du canton. — Un Agent voyer.

Subdivisioh de Vic-sur-Cère. — Service général du canton.
M. **Grave**, Conducteur.

Arrondissement de Saint-Flour.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Saint-Flour. (Provisoirement deux Conducteurs et deux Commis.)

MM. **Fabre** (Fél.), Conducteur.
Lacan, —
Daudet, Commis.
Fabre (Marius), —

Un Agent voyer est également attaché au service de ce bureau.

1re *Subdivision de Saint-Flour.* — Service général du canton de Saint-Flour-Nord.
M. **Rieuf**, Conducteur.

2e *Subdivision de Saint-Flour.* — Service général du canton de Saint-Flour-Sud. — Un Agent voyer.

Subdivision de Chaudesaigues. — Service général du canton.
M. **Gaillard**, Conducteur.

Subdivision de Massiac. — Service général du canton. — Un Agent voyer.

Subdivision de Pierrefort. — Service général du canton.
M. **Ouchy**, Conducteur.

Subdivision de Ruines. — Service général du canton.
M. **Duguet**, Conducteur.

Arrondissement de Mauriac.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Mauriac.

MM. N..., Conducteur.
Gauthier, Commis.
Dufayet, —
Dauzet, —

Deux Agents voyers sont également attachés au service de ce bureau.

Subdivision de Mauriac. — Service général du canton.
M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Galvaing**, commis.)

Subdivision de Champs. — Service général du canton.
M. **Michel** (Jean), Conducteur.

Subdivision de Pleaux. — Service général du canton.
M. **Beissac**, Conducteur.

Subdivision de Riom. — Service général du canton. — Un Agent voyer.

Subdivision de Saignes. — Service général du canton.
M. **Legrand** (Jean), Conducteur.

Subdivision de Salers. — Service général du canton.
M. **Meydieu**, Conducteur.

Arrondissement de Murat.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Murat. (Provisoirement deux Commis.)

MM. N..., Conducteur.
Nozières, Commis.
Raynal, —

Subdivision de Murat. — Service général du canton.
M. **Payronnet**, Conducteur.

Subdivision d'Allanche. — Service général du canton. — Un Agent voyer.

Subdivision de Marcenat. — Service général du canton.
M. **Tissier**, Conducteur.

5 *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE). — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordi-

naire du département de Meurthe-et-Moselle sont fixés ainsi qu'il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et deux Commis, en résidence à Nancy.

MM. **Richard**, Conducteur de 1re classe.
Germain, — 4e —
Poirot, Commis.
Buzon, —

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Commis, en résidence à Briey.

MM. **Lavallée, Bouché** et **Hoppe**.

Subdivision de Conflans. — Routes nationale 41k.912, et départementale, 19k.574. — Service hydraulique.

M. **Doquet**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Longuyon. — Routes nationale, 70k.064, et départementale, 18k.500. — Service hydraulique.

M. **Collignon**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Briey. — Routes nationale, 21k.924, et départementale, 37k.788. — Service hydraulique.

M. **Thiéry**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Centre.

Bureau de l'Ingéuieur ordinaire.

Quatre Commis, en résidence à Nancy.

MM. **Godfroy, Lejaille, Vautrin** et **Lambert**.

1re *Subdivision de Nancy.* — Route nationale, 37k.360. — Traverses de Nancy.

M. **Blaise**, Conducteur principal.

2e *Subdivision de Nancy.* — Routes nationale, 25k.836, et départementale, 30k.857.

M. **Christophe**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision de Nancy.* — Travaux neufs de routes. — Service hydraulique du bassin de la basse Moselle inférieure.

M. **Hoffmann**, Conducteur de 1re classe.

4e *Subdivision de Nancy.* — Service hydraulique des bassins de la Meuse, de basse Meurthe, de moyenne et basse Moselle.

M. **Vincent**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Pont-à-Mousson. — Routes nationale, 41k.938, et départementale, 34k.717. — Amélioration de la traverse de Pont-à-Mousson.— Élargissement et augmentation du pont de cette localité par la route nationale n° 57.

M. **Fautsch**, Conducteur principal.

1re *Subdivision de Toul.* — Routes nationale, 38k.690, et départementale, 54k.831.)

M. **Boursier**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Toul.* — Routes nationale, 40k.333, et départementale, 43k.865.

M. **Husson**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Nancy.

MM. **Peignier**, Conducteur de 3e classe.
Tout, **Noël**, **Baumgartner**, Commis.

5e *Subdivision de Nancy.* — Routes nationale, 36k.8, et départementale, 7k.

M. **Vicq**, Conducteur de 1re classe.

6e *Subdivision de Nancy.* — Service hydraulique des bassins de la haute Moselle, du Madon, du Brénon et de basse Meurthe.

M. **George**, Conducteur de 4e classe.

1re *Subdivision de Lunéville.* — Routes nationale, 39k, et départementale, 26k.8.

M. **Demirmont**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Lunéville.*— Service hydraulique des bassins de la Vezouse, de haute et moyenne Meurthe et du Lanon.

M. **Fourneret**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Vézelise. — Route départementale, 66k.2.

M. **Dutel**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Bayon. — Routes nationale, 21k.3, et départementale, 38k.

M. **Mélinette**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Baccarat. — Routes nationale, 33k.8, et départementale, 48k.

M. **Grandidier**, Conducteur de 3e classe.

5 *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT

du Nord). — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire du département du Nord sont fixés ainsi qu'il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Cinq commis, en résidence à Lille.

MM. **Pigache**, Commis de 2e classe.
Legendre, — 3e —
Couvez, — 3e —
Gombert, — 3e —
Lacroix, — 4e —

Arrondissement de Lille.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Commis, en résidence à Lille.

MM. **Legroux**, Commis de 2e classe.
Piat, — 2e —
Degougé, — 2e —

1re *Subdivision de Lille.* — Routes nationales nos 16 et 42, sur 59k. — Service hydraulique de la vallée de la Lys.

M. **Bouchez**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Lille.* — Routes nationales nos 17 et 25, sur 36k. — Service hydraulique du bassin de la Deûle et d'une partie de la vallée de la Lys.

M. **Godin**, Conducteur de 1re classe.

3e *Subdivision de Lille.* — Route nationale no 41, sur 40k. — Service hydraulique du bassin de l'Escaut.

M. **Weber**, Conducteur principal.

4e *Subdivision de Lille.* — Route nationale no 17, sur 11k.700. — Service hydraulique du bassin de la Marque.

M. **Barré**, Conducteur de 1re classe.

Aussitôt que les circonstances le permettront, la 4e subdivision de Lille sera supprimée et les attributions y afférentes seront réparties entre les titulaires des 2e et 3e subdivisions.

Arrondissement de Dunkerque.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Dunkerque.

MM. **Annibert**, Conducteur de 1re classe.
Lefebvre, Commis de 3e classe.

Subdivision de Dunkerque. — Routes nationales nos 16 et 40, sur 29k. — Service hydraulique. — Contrôle de la 2e section des Watteringues.

M. **Petit**, Conducteur principal, personnellement autorisé à résider à Bourbourg.

Subdivision de Cassel. — Routes nationales nos 16, 40 et 42, sur 56k. — Service hydraulique et hydrométrique du bassin de l'Yser.

M. **Grogiez**, Conducteur de 1re classe.

Arrondissement de Douai.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Commis, en résidence à Douai.

MM. **Wiart**, Commis de 3e classe.

N..., Commis de

1re *Subdivision de Douai.* — Service hydraulique et contrôle du syndicat de la vallée de la Scarpe.

M. **Muylaert**, Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision de Douai.* — Routes nationales nos 17, 43 et 50, sur 67k. — Service hydraulique de l'arrondissement de Douai.

M. **Lecat**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement de Valenciennes.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Commis, en résidence à Valenciennes.

MM. **Wattremez**, Commis de 3e classe.

Coquel, — 2e —

Subdivision de Maubeuge. — Route nationale n° 49, de l'origine à Maubeuge. — Service hydraulique et hydrométrique du bassin de la Sambre.

M. **Drouets**, Conducteur principal. (Personnellement autorisé à séjourner à Avesnes.)

Subdivision du Quesnoy. — Routes nationales nos 39, de Caudry à l'extrémité, et 45, de l'origine à Curgies.

M. **Belin**, Conducteur de 1re classe.

1re *Subdivision de Valenciennes.* — Service hydraulique de l'arrondissement. — Contrôle de syndicats. — Service hydrométrique du bassin de l'Escaut.

M. **Roussel**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Valenciennes.* — Route nationale n° 29,

sur 30^k. — Études et travaux de démantèlement de Valenciennes.

M. **Dayez**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision de Valenciennes.* — Routes nationales n°s 45 et 48, sur 44^k. — Accessoirement service hydraulique de l'arrondissement.

M. **Mercier**, Conducteur de 4e classe.

Aussitôt que les circonstances le permettront, la 3e subdivision de Valenciennes sera supprimée et les attributions y afférentes seront réunies à la 2e subdivision.

Arrondissement de Cambrai.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Commis en résidence à Cambrai.

MM. **Desicy**, Commis de 1re classe.

Desaint, Commis de 3e classe.

Subdivision de Cambrai. — Routes nationales n°s 17 et 29, sur 55^k.300. — Service hydraulique de la région.

M. **Macaigne**, Conducteur principal.

Subdivision du Cateau. — Routes nationales n°s 39 et 44, sur 47^k. — Service hydraulique de la région.

M. **Mallet**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision d'Avesnes. — Route nationale n° 2, sur 37^k. — Service hydraulique de l'arrondissement.

M. **Caullery**, Conducteur de 3e classe.

Aussitôt que les circonstances le permettront, la subdivision du Cateau sera supprimée et les attributions y afférentes seront réparties entre les titulaires des deux subdivisions de Cambrai et d'Avesnes.

5 *juillet* 1890. (Réorganisation du service de chemins de fer confié a M. l'Ingénieur en chef Pihier.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef Pihier, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Quatre Conducteurs et six Agents temporaires, en résidence à Cahors.

MM. **Benoist**, Conducteur des Ponts et Chaussées.

Castet, — —

Sènes, — —

Combes, — —

MM. **Bartholomé**, Agent temporaire.
Mexes, —
Tardieu, —
Daval, —
Combret, —
Courdesses, —

1er Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, un Commis et un Agent temporaire, en résidence à Cahors.

MM. **Caillassou**, Conducteur des Ponts et Chaussées.
Mataly, — —
Ramond, Commis des Ponts et Chaussées.
Coculu, Agent temporaire.

2e Arrondissement.

A. *Bureau de l'Ingénieur ordinaire.*

Trois Conducteurs, un Commis et quatre Agents temporaires, en résidence à Cahors.

MM. **Fargués**, Conducteur des Ponts et Chaussées.
Catusse, — —
Duba, — —
Delthil, Commis des Ponts et Chaussées.
Murat, Agent temporaire.
Castela, —
Masson, —
Bras, —

B. *Service actif.*

Sept Conducteurs, chargés de liquidations d'entreprises, acquisitions de suppléments d'emprises, remises de chemins, etc.

MM. **Balland**, Conducteur, à Cahors.
Serres, — —
Pin, — —
Cantecor, — —
Hézard, — —
Lemeunier, — à Gourdon.
Bergerol, — à La Tuilerie.

3ᵉ Arrondissement.

A. *Bureau de l'Ingénieur ordinaire.*

Quatre Conducteurs et trois Agents temporaires, en résidence à Brive.

MM. **Samson**, Conducteur des Ponts et Chaussées.
Bouyssonnie, —
Delzon, —
Saint-Avit, —
Chalessin, Agent temporaire.
Joly, —
Toppin, —

B. *Service actif.*

Deux Conducteurs.

MM. **Valat**, Conducteur des Ponts et Chaussées, à Vayrac.
Arnaud, — —

4ᵉ Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et un Agent temporaire, en résidence à Cahors.

MM. **Dussenty**, Conducteur des Ponts et Chaussées.
Berger, —
Reulos, —
Métais, Agent temporaire.

8 *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DES BASSES-ALPES.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire et vicinal du département des Basses-Alpes, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs, trois Commis et un Agent temporaire, en résidence à Digne.

MM. **Giraud**, Conducteur de 2ᵉ classe.
Paret, — 3ᵉ —
Giraud, Commis de 1ʳᵉ —
Arnoux, — 1ʳᵉ —
Ferrat, — 4ᵉ —
Gourdon, Agent temporaire, spécialement attaché au Contrôle des chemins de fer de la Compagnie du Sud.

En outre, trois Agents voyers sont attachés à ce bureau.

Arrondissement de Barcelonnette.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Barcelonnette. (Provisoirement un Conducteur et six Commis.)

MM. **Minguier**, Conducteur de 2e classe.
Sicard, Commis de 3e —
Chauvet, — 3e —
Faure, — 3e —
Rouvier, — 4e —
Nevière, — 4e —
Reynaud, — 4e —

Deux de ces Commis passeront dans l'arrondissement de Forcalquier lors de l'achèvement des travaux de la route nationale n° 208.

Subdivision du Lauzet. — Service général du canton.

M. **Escavy**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Seyne. — Service général du canton, moins les communes de Barles et de Verdaches.

M. **Déchaux**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Barcelonnette. — Service général du canton, moins les communes de La Condamine-Châtelard et Jausiers.

M. **Aubert**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de La Condamine-Châtelard. — Service général du canton de Saint-Paul, plus les communues de La Condamine et de Jausiers.

M. N..., Conducteur à La Condamine. (Provisoirement M. **Turriès**, Commis de 3e classe, autorisé à résider à Jausiers.)

2e *Subdivision de Barcelonnette.* — Travaux neufs de la route n° 208.

MM. **Duclaux**, Conducteur de 4e classe.
Escoffier, Conducteur adjoint.

Cette subdivision sera supprimée lors de l'achèvement des travaux de la route 208.

Arrondissement de Castellane.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Castellane. (Provisoirement quatre Commis.)

MM. **Itier**, Commis de 1re classe.

MM. **Meynet**, Commis de 2ᵉ classe.
Jouvet, — 3ᵉ —
Collet, — 4ᵉ —

Un Agent voyer est en outre attaché à ce bureau.

Subdivision d'Annot. — Service général du canton, moins Vergons, plus la Colle-Saint-Michel et Peyresq.

M. **Chaillan**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Barrême. — Service général du canton, plus Majastre et Le Poil. — Contrôle de la Compagnie du Sud.

M. **Thumin**, Conducteur de 3ᵉ classe.

Subdivision de Castellane-Ouest. — Service général des communes de Blieux, Chasteuil, Rougon, Senez, Talloire, Taulanne et Villars-Brandis.

M. **Reinouard**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision de Castellane-Est. — Service général des communes de Castellane, Castillon, Demondolx, Eoult, La Garde, Peyroulles, Robion et Soleilhas.

M. **Bourdellon**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision d'Entrevaux. — Service général du canton.
M. **Riot**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision de Saint-André. — Service général du canton, moins la Colle-Saint-Michel et Peyresq, plus Saint-Julien et Vergons.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Pons**, Commis de 1ʳᵉ classe.)

Subdivision de Colmars. — Service général du canton, plus Allos.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Collomp**, Agent temporaire.)

Subdivision d'Allos. — Travaux de construction de la route nationale nᵒ 208.

MM. **Spitalier**, Conducteur de 3ᵉ classe.
Laugier, — 4ᵉ —

Cette subdivision sera supprimée lors de l'achèvement de la route, et les deux Conducteurs qui en sont chargés occuperont l'un l'emploi vacant au bureau de l'Ingénieur ordinaire, l'autre

une des deux subdivisions provisoirement confiées à un Commis et à un Agent temporaire.

Arrondissement de Digne.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Digne. (Provisoirement trois Conducteurs et cinq Commis.)

MM.	**Esmiol**,	Conducteur de	1re	classe.
	Renoux,	—	3e	—
	Monges,	—	3e	—
	Bongarçon,	Commis de	1re	—
	Blanc,	—	2e	—
	Honnorat,	—	2e	—
	Montigiani,	—	4e	—
	Turriès,	—	4e	—

Subdivision de Digne-Est. — Service général des communes d'Ainac, Le Chaffaut, Digne, les Dourbes, Entrages, Lagremuse, Lambert, Marcoux, La Robine.

M. **Reynaud**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Digne-Ouest. — Service général des communes d'Aiglun, Auribeau, Barras, Le Castellard, Champtercier, Saint-Estève, Mallemoisson, Mélan, Mirabeau, la Pérusse et Thoard.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Richard**, Commis.)

Subdivision de Valensole. — Service général du canton.

M. **Bouquette**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Riez. — Service général du canton, moins Puimoisson et Roumoules.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Oswald**, Commis.)

Subdivision de Mézel. — Service général du canton, moins Espinouse.

Un Agent voyer.

Subdivision de Moustiers. — Service général du canton, plus Puimoisson et Roumoules.

Un Agent voyer.

Subdivision de La Javie. — Service général du canton, plus Barbes et Verdaches.

Un Agent voyer.

Arrondissement de Forcalquier.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Forcalquier.

MM. **Gouvan**, Conducteur de 2e classe.
Chaspoul, Commis de 3e —
Pic, — 4e —
Trabuc, — 4e —
N..., —
N..., —

Un Agent voyer est en outre attaché à ce bureau.

Subdivision de Peyruis. — Service général du canton, plus Montfort, Mallefougasse et Sigonce.

M. **Font**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Reillaune. — Service général du canton, plus Saint-Michel.

M. **German**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Manosque. — Service général du canton.

M. **Richaud**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Forcalquier. — Service général du canton, moins Saint-Michel et Sigonce.

M. **Vautrin**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Banon. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Saint-Étienne. — Service général du canton, moins Mallefougasse.

M. **N...**, Conducteur.

Arrondissement de Sisteron.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Sisteron.

MM. **Dedieu**, Conducteur de 4e classe.
Aillaud, Conducteur adjoint.
Sicard, —
Aubert, Commis de 1re classe.
Bardonnenche, — 3e —
Reynaud, — 4e —

Un Agent voyer est en outre attaché à ce bureau.

Subdivision d'Oraison. — Service général du canton des Mées, moins Malijai et Mirabeau, plus Espinousse.

M. **Sauvet**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Volonne. — Service général du canton, plus Malijai et moins Montfort.

M. **Pardigon**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Sisteron-Ouest. — Service général.

M. **Maffren**, Conducteur principal.

Subdivision de Sisteron-Est. — Service général.

M. **Richard**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Turriers. — Service général du canton, plus Curbans.

M. **Bodiment**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de La Motte. — Service général du canton, moins Curbans.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Spitalier** (Frédéric), Commis de 1re classe.)

8 *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DU LOIRET.) — Les cadres et subdivisions de Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire, vicinal et hydraulique, du département du Loiret et au contrôle des tramways d'Orléans, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs et huit Commis, en résidence à Orléans.

MM. **Boulard**, Conducteur.
Mothiron, —
N..., — (Provisoirement un Agent voyer).
Perret, Commis.
Dardy, —
Leloup, —
Fourniquet, Commis.
Morand, —
Batardon, —
Boullangez, —
Carré, —

Arrondissement d'Orléans.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et six Commis, en résidence à Orléans.

MM. **Leluc**, Conducteur.
Dardy, —
Banault, —
Chardonneau, Commis stagiaire.
Coladant, Commis.
Begault, —
Breton, —

MM. **Vincent**, Commis.
Girault, —

Subdivision d'Artenay. — Service ordinaire et vicinal du canton.
M. **Yèvre** (Alexandre), Conducteur, à la résidence de Chevilly.

Subdivision de Beaugency. — Service ordinaire et vicinal du canton, plus deux communes du canton de Cléry.
M. **Méret**, Conducteur.

Subdivision de Châteauneuf. — Service ordinaire et vicinal du canton.
M. **Loiseau**, Conducteur.

Subdivision de Jargeau. — Service ordinaire et vicinal du canton.
M. **Yèvre** (Fernand), Conducteur.

Subdivision de la Ferté-Saint-Aubin. — Service ordinaire et vicinal du canton.
M. **N...**, Conducteur (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Meung-sur-Loire. — Service ordinaire et vicinal du canton, plus trois communes du canton de Cléry.
M. **N...**, Conducteur (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Neuville. — Service ordinaire et vicinal du canton.
M. **Hinard**, Conducteur.

Subdivision d'Orléans Nord-Ouest. — Service ordinaire et vicinal des sept communes du canton nord-ouest autres que Boulay. — Contrôle des tramways d'Orléans.
M. **Guillaume**, Conducteur.

Subdivision d'Orléans Nord-Est. — Service ordinaire et vicinal du canton nord-est.
M. **Desgouttes**, Conducteur.

Subdivision d'Orléans Sud. — Service ordinaire et vicinal du canton sud. — Contrôle des tramways d'Orléans.
M. **Yvon**, Conducteur.

Subdivision de Patay. — Service ordinaire et vicinal du canton, plus la commune de Boulay, du canton nord-ouest d'Orléans.
M. **Barbier**, Conducteur.

Service hydraulique de tout l'arrondissement d'Orléans. — Longueur des cours d'eau, 697k.8.
M. **Proust**, Conducteur, à Orléans.

Arrondissement de Montargis.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Montargis.

MM. **Thomas**, Conducteur.
Rapin, Commis.
Latron, —
Leroy, —
Rabdeau, Commis stagiaire.
Revel, —

Subdivision de Bellegarde. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Cornu**, Conducteur.

Subdivision de Château-Renard. — Service ordinaire et vicinal du canton.

MM. **Riché**, Conducteur.
Mariotte, Commis.

Subdivision de Châtillon-du-Loing. — Service ordinaire et vicinal du canton.

MM. **Boyer**, Conducteur.
Prodhomme, Commis.

Subdivision de Courtenay. — Service ordinaire et vicinal de treize communes du canton.

MM. **Gillet**, Conducteur.
Ménard, Commis.

Subdivision de Ferrières. — Service ordinaire et vicinal de dix communes du canton, plus une commune du canton de Courtenay.

M. **Cirade**, Conducteur.

Subdivision de Lorris. — Service ordinaire et vicinal de douze communes du canton.

M. **Chopin**, Conducteur.

Subdivision de Montargis-Ouest. — Service ordinaire et vicinal de six communes du canton de Montargis, plus sept communes du canton de Ferrières.

M. **Huard**, Conducteur.

Subdivision de Montargis-Est. — Service ordinaire et vicinal de neuf communes du canton de Montargis, plus une commune du canton de Courtenay.

M. **Barrier**, Conducteur.

Service hydraulique de l'arrondissement de Montargis. — Longueur des cours d'eau, 401k.

M. **Sureau**, Commis, à Montargis.

Arrondissement de Pithiviers.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Pithiviers.

MM. **Jardeau**, Conducteur.
Duplaix, Commis.
Rollet, —
Picard, —
Chagot, —
Raffaitin, —

Subdivision de Beaune-la-Rolande. — Service ordinaire et vicinal de dix-huit communes du canton.

M. **N...**, Conducteur (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Boiscommun. — Service ordinaire et vicinal de onze communes du canton de Beaune-la-Rolande.

M. **Cochard**, Conducteur.

Subdivision de Chilleurs. — Service ordinaire et vicinal de sept communes du canton d'Outarville, plus six communes du canton de Pithiviers.

M. **Ruet**, Conducteur.

Subdivision de Malesherbes. — Service ordinaire et vicinal de douze communes du canton de Malesherbes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Besnard**, Commis.)

Subdivision d'Outarville. — Service ordinaire et vicinal de dix-huit communes du canton d'Outarville.

M. **Loiseau**, Conducteur.

Subdivision de Pithiviers-Ouest. — Service ordinaire et vicinal de cinq communes du canton de Pithiviers, plus six communes du canton de Malesherbes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Pithiviers-Est. — Service ordinaire et vicinal de onze communes du canton de Pithiviers.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Puiseaux. — Service ordinaire et vicinal du canton de Puiseaux, plus une commune du canton de Pithiviers.

M. **N...**, Conducteur (Provisoirement un Agent voyer.)

Tous les agents du service actif de l'arrondissement de Pithi-

viers sont chargés, en outre, du service hydraulique dans l'étendue de leur subdivision.

Arrondissement de Gien.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Gien.

MM. **Renard**, Conducteur.
Carré, —
Lasne, Commis.
Bordeau, —
Mignard, —
Michoux, — stagiaire.

Subdivision de Briare.—Service ordinaire et vicinal du canton.

MM. **Firmery**, Conducteur.
Bruzeau, Commis.

Subdivision de Châtillon-sur-Loire. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Algrin**, Conducteur.

Subdivision de Gien-Nord. — Service ordinaire et vicinal des sept communes du canton de Gien situées sur la rive droite de la Loire.

M. **Gallerand**, Conducteur.

Subdivision de Gien-Sud. — Service ordinaire et vicinal des communes du canton de Gien situées sur la rive gauche de la Loire.

M. **Martin**, Conducteur.

Subdivision d'Ouzouer-sur-Loire. — Service ordinaire et vicinal du canton, plus une commune du canton de Sully.

M. **Barbachoux**, Conducteur.

Subdivision de Sully-sur-Loire. — Service ordinaire et vicinal de neuf communes du canton de Sully.

MM. **Proust**, Conducteur.
Bergevin, Commis.

Tous les agents du service actif de l'arrondissement de Gien seront chargés, en outre, du service hydraulique de l'arrondissement dans l'étendue de leur subdivision.

11 *juillet.* (Réorganisation du service ordinaire et maritime du département d'Ille-et-Vilaine.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés dans le

département d'Ille-et-Vilaine aux services ordinaire et maritime, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Rennes. (Provisoirement trois Conducteurs et cinq Commis.)

MM. **Quintin**, Conducteur.
Dupont, —
Delagrée, —
Chauvin, Commis.
Mauxion, —
Guézenec, —
Lelièvre, —
N..., —

Arrondissement de Rennes.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Rennes. (Provisoirement cinq Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Rousseau**, Conducteur.
Buan, —
Le Coroller, —
Primault, —
Planchais, — attaché, en outre, au contrôle de l'exploitation.
Guillet, Commis.
Tanguy, —
Tomine, —

1re *Subdivision de Rennes.* — Partie de la route nationale. — La Vilaine supérieure.

M. **Coupu**, Conducteur.

2e *Subdivision de Rennes.* — Partie des routes nationales nos 12, 163, 163 *bis*, 177. — Service hydraulique.

M. **Letivant**, Conducteur.

3e *Subdivision de Rennes.* — Partie des routes nationales nos 12, 24, 137 et 164 *bis*. — Traverses pavées de Rennes. — Service hydraulique.

M. **Bon**, Conducteur.

Subdivision d'Hédé. — Partie de la route nationale n° 137. — Service hydraulique. — Canal d'Ille-et-Rance, sur 27k.

M. **Lhotellier**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Montfort. — Partie des routes nationales nos 12, 164 *bis*, 166.

M. **Videment**, Conducteur.

4e *Subdivision de Rennes.* — Partie de la route no 137. — Service hydraulique. — Canal d'Ille-et-Rance, sur 35k.

M. **Lorant**, Conducteur.

Cette subdivision sera supprimée et répartie entre la 1re subdivision de Rennes et la subdivision d'Hédé dès que les circonstances le permettront.

Arrondissement de Saint-Malo.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Saint-Malo. (Provisoirement cinq Conducteurs et quatre Commis.)

MM. **Guyomar**, Conducteur.
Lemeilleur, —
Labbé. —
Villain, —
Cauret, —
Héry, Commis.
Riot, —
Leterme, —
Gardan, —

1re *Subdivision de Saint-Malo.* — Parties des routes nationales nos 137, 155, 168. — Service hydraulique. — Rance maritime.

M. **Bénard**, Conducteur.

2e *Subdivision de Saint-Malo.* — Route nationale no 137 (Sillon de Saint-Malo). — Entretien du port de Saint-Malo-Saint-Servan.

M. **Maigné**, Conducteur.

3e *Subdivision de Saint-Malo.* — Phares et balises. — Machinerie centrale et appareils hydrauliques des ports de Saint-Malo, Saint-Servan. — Port de la Houle-sous-Cancale.

M. **Le Dosseur**, Conducteur.

4e *Subdivision de Saint-Malo.* — Travaux exécutés sur les fonds d'emprunt de la Chambre de commerce. — Opérations graphiques.

M. **Rose**, Conducteur.

Cette subdivision sera supprimée lors de l'achèvement des travaux.

Subdivision de Dol. — Parties des routes nationales n°s 137, 155, 176. — Service hydraulique. — Partie du littoral correspondant aux digues et marais de Dol.

M. **Cadieu**, Conducteur.

Subdivision de Dinan. — Canal d'Ille-et-Rance. — Rance maritime (partie dans les Côtes-du-Nord). — Port de Dinan.

M. **Ollivier**, Conducteur.

Arrondissement de Vitré-Fougères.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois commis, en résidence à Vitré.

MM. **Raison**, **Dallé** et **Papot**.

Subdivision de Vitré. — Partie des routes nationales n°s 12 et 178. — Service hydraulique.

M. **Hervouin**, Conducteur.

Subdivision de Fougères. — Partie des routes nationales n°s 155, 177 et 178. — Service hydraulique.

M. **Marquet**, Conducteur.

Subdivision de La Guerche. — Partie des routes nationales n°s 163 *bis* et 178. — Service hydraulique.

M. **Bernier**, Conducteur.

Arrondissement de Redon.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Commis en résidence à Redon.

MM. **Jalet** et **Videment**.

Sudivision de Redon. — Partie des routes nationales n°s 137, 164 et 177. — Service hydraulique.

M. **Bréart**, Conducteur.

11 *juillet* 1890. (Réorganisation du service ordinaire du département de Loir-et-Cher.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Quatre Conducteurs, un Commis et un Agent temporaire, en résidence à Blois.

MM. **Daudin**, Conducteur principal.

Brillaux, — de 1re classe.

MM. **Violeau**, Conducteur de 2e classe.
Lilès, — 3e —
Doré, Commis de 4e —
Faix, Agent temporaire.

Un Agent voyer est en outre attaché au service de ce bureau.

Arrondissement du Centre.

Deux Conducteurs, deux Commis, deux Agents temporaires, en résidence à Blois.

MM. **Sandré** (Édouard), Conducteur de 3e classe.
N..., —
Pardessus, Commis de 3e classe.
Lemaire, — 4e —
Duchon, Agent temporaire.
Durand, —

Un Agent voyer est en outre attaché à ce bureau.

Subdivision de Blois-Est. — Service général sur seize communes.

M. **Toutry**, Conducteur.

Subdivision de Blois-Ouest. — Service général sur onze communes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Mélinet**, Conducteur adjoint.)

Subdivision de Bracieux. — Service général sur onze communes. — Contrôle des tramways.

M. **Rousseau**, Conducteur.

Subdivision de Contres. — Service général sur quinze communes

M. **Desbarres**, Conducteur.

Subdivision d'Herbault. — Service général sur quatorze communes.

M. **Le Mao**, Conducteur.

Subdivision de Marchenoir. — Service général sur dix-huit communes.

M. **Delacourcelle**, Conducteur.

Subdivision de Mer. — Service général sur quinze communes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Rotté**, Commis.)

Subdivision de Montrichard. — Service général sur onze communes.

MM. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)
Réchaussat, Commis.

Subdivision d'Ouzouer-le-Marché. — Service général sur quatorze communes. — Contrôle des tramways.

M. **Huger**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Aignan. — Service général sur douze communes.

M. **Sandré** (Jules), Conducteur.

Subdivision de Blois. — Service hydraulique. — Syndicat de la Cisse. — Préparation de projets au bureau de l'Ingénieur ordinaire. — Contrôle et Commissariat de surveillance administrative des tramways.

M. **Berger**, Conducteur.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et trois Commis des Ponts et Chaussées, en résidence à Romorantin.

MM. **Brulé**, Conducteur principal.
Noret, — de 2e classe.
Rabillon, — 3e —
Faure, Commis de 1re —
Rudault, — 3e —
Montigny, — 4e —

Subdivision de Lamotte-Beuvron. — Service général sur sept communes.

M. **Maubert**, Conducteur.

Subdivision de Mennetou-sur-Cher. — Service général sur huit communes. — Navigation du Cher.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Neung-sur-Beuvron. — Service général sur huit communes. — Contrôle des tramways.

M. **Chesneau**, Conducteur.

Subdivision de Romorantin. — Service général sur neuf communes.

M. **Duveau**, Conducteur principal.

Subdivision de Salbris. — Service général sur neuf communes.

M. **Michel** (Octave), Conducteur.

Subdivision de Selles-sur-Cher. — Service général sur huit communes. — Navigation du Cher.

M. **Bigot**, Conducteur.

Subdivision d'Argent (Cher). — Service du canal de la Sauldre et service hydraulique.

M. **Layes**, Conducteur.

Subdivision de Blancafort. — Service du canal de la Sauldre.

M. **Doudeuil**, Conducteur.

Cette subdivision sera supprimée, et M. Doudeuil sera remplacé par un Commis résidant à Argent, lorsqu'il aura pu recevoir une autre destination.

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et deux Commis, en résidence à Vendôme. (Provisoirement quatre Conducteurs et un Commis.)

MM.	**Rigault**,	Conducteur principal.		
	Moriceau,	—	de 1re	classe.
	Huet,	—	2e	—
	Brauellec,	—	4e	—
	Dubois,	Commis de	3e	—

Subdivision de Vendôme. — Service général sur treize communes.

M. **Latron**, Conducteur.

Subdivision de Droué. — Service général sur douze communes.

M. **Daveau**, Conducteur.

Subdivision de Mondoubleau. — Service général sur quatorze communes.

M. **Malenfant**, Conducteur.

Subdivision de Montoire. — Service général sur dix-neuf communes.

M. **Désesquelles**, Conducteur.

Subdivision de Morée. — Service général sur treize communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Sansin**, Commis.)

Subdivision de Saint-Amand. — Service général sur quatorze communes.

M. **Beschon**, Conducteur.

Subdivision de Savigny. — Service général sur huit communes.

M. **Cartier**, Conducteur.

Subdivision de Selommes. — Service général sur dix-huit communes.

M. **Chauvet**, Conducteur.

11 *juillet.* — M. **Bellanger** (Charles), Conducteur de 3e classe, en

congé sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

12 *juillet.* — M. Bertrand (Georges), Conducteur de 4e classe, détaché au service des travaux hydrauliques de l'arsenal de Saïgon et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics par M. le Ministre de la Marine, est attaché au service ordinaire du département du Morbihan.

Idem. (Réorganisation du service ordinaire du département de Seine-et-Oise.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et des Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire du département de Seine-et-Oise et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Berthet, sont fixés ainsi qu'il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Versailles. (Provisoirement quatre Conducteurs et six Commis.)

MM.	Vazou,	Conducteur principal.		
	Leroux,	—	—	
	Cabaillot,	—	de 1re	classe.
	Riquier,	—	4e	—
	Jourdain,	Commis de	2e	—
	Breton,	—	3e	—
	Nivoix,	—	3e	—
	Grelet,	—	4e	—
	Ronsard,	—	4e	—
	Roustan,	—	4e	—

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Pontoise.

MM.	Guerche,	Conducteur de	2e	classe.
	Pigeon,	Commis de	2e	—
	Delaly,	—	3e	—
	Bizet,	—	3e	—

Subdivision de Magny. — Partie de la route nationale n° 14. — Service hydraulique.

M. Jouanneau, Conducteur. (Personnellement autorisé à résider à Pontoise.)

Subdivision d'Argenteuil. — Parties des routes nationales nos 14, 184 et 192, — Service hydraulique.

M. Lorcet, Conducteur.

Subdivision de Limay. — Parties des routes nationales nos 13, 14 et 183. — Service hydraulique.

M. **Vautier**. (Le titulaire de cette subdivision est autorisé à résider à Mantes.)

Subdivision de Pontoise. — Parties des routes nationales nos 1 et 15. — Service hydraulique.

M. **Brousson**, Conducteur.

Subdivision de Villiers-le-Bel. — Parties des routes nationales nos 1, 16 et 17. — Service hydraulique.

M. **Violon**, Conducteur.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Versailles.

MM.	**Meunier**,	Conducteur de	2e	classe.
	Leproust,	Commis de	2e	—
	Leroy,	—	3e	—
	Borgnon,	—	4e	—
	Grimoud,	—	4e	—

Subdivision de Versailles. — Parties des routes nationales nos 10, 184, 185 et 186. — Service hydraulique.

M. **Jourdain**, Conducteur.

Subdivison de Rambouillet. — Parties des routes nationales nos 10, 188 et 191. — Service hydraulique.

M. **Baumgarth**, Conducteur, attaché, en outre, au Contrôle des travaux de la ligne de Dreux à Auneau.

Subdivision de Mantes. — Parties des routes nationales nos 13, 182, 183 et 190. — Service hydraulique.

M. **Veillié**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Germain-en-Laye. — Parties des routes nationales nos 13, 184 et 190. — Service hydraulique.

M. **Legendre**, Conducteur.

Subdivision de Neauphle-le-Château. — Parties des routes nationales nos 10, 12 et 191. — Service hydraulique.

M. **Grousson**, Conducteur.

Subdivision de Houdan. — Parties des routes nationales nos 12 et 183. — Service hydraulique.

M. **Lemaitre**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Cloud. — Parties des routes nationales nos 13, 184, 185, 187 et 189. — Service hydraulique.

M. **Ferney**, Conducteur.

Arrondissement du Sud-Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Paris.

MM. **Pancrazi** (Ours), Conducteur de 3e classe.
Pancrazi (Ch.), Commis de 3e —
Gautier, — 3e —
Gabillard, — 4e —

Subdivision du Raincy. — Parties des routes nationales nos 2, 3 et 34. — Service hydraulique.

M. **Lion**, Conducteur.

Subdivision de Villeneuve-Saint-Georges. — Parties des routes nationales nos 5 et 19. — Service hydraulique.

M. **Chicoineau**, Conducteur. (Personnellement autorisé à résider à Limeil-Brévannes.)

Subdivision de Corbeil. — Parties des routes nationales nos 7 et 191. — Service hydraulique.

M. **Fousse**, Conducteur.

Subdivision de Montlhéry. — Parties des routes nationales nos 20 et 188. — Service hydraulique.

M. **Thièvre**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Arnoult. — Parties des routes nationales nos 188 et 191. — Service hydraulique.

M. **Deschamps**, Conducteur.

Subdivision d'Essonnes. — Parties de la route nationale no 191. — Service hydraulique.

M. **Klein**, Conducteur.

Subdivision d'Étampes. — Parties des routes nationales nos 20 et 191. — Service hydraulique.

M. **Aillard**, Conducteur.

Service des chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et un Agent temporaire, en résidence à Versailles.

MM. **Danne**, Conducteur de 2e classe.
Torcheux, Agent temporaire.

Ligne d'Auneau à Étampes.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Commis, en résidence à Paris.

MM. Clergeon, Commis de 2e classe.
Chicoineau, — 4e —

Subdivision d'Étampes.

MM. Vanberten, Conducteur principal, également chargé d'une partie de la route nationale n° 191.
Le Dû, Conducteur de 3e classe.

Bureau extérieur d'Étampes.

MM. Vallée, Commis de 3e classe.
Marquis, — 4e —

Ligne d'Argenteuil à Mantes.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis, en résidence à Paris. (Provisoirement un Conducteur.)

Pastells, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Versailles.

M. Allégret, Conducteur de 4e classe.

Ligne de Corbeil à Melun et à Montereau.

MM. Denniel, Conducteur de 1re classe, à Paris.
Lardot, — principal, à Champagne.
Thiérot, — de 2e classe, à Corbeil.
Germain, — 4e — à Melun.
Plusquelet, — 4e — —

Ces cinq Agents ne sont qu'accessoirement attachés au Contrôle des travaux de cette ligne. Ils sont affectés plus spécialement au service de la navigation de la Seine (1re section, 2e division).

13 *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire du département de la Seine, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs, sept Commis et un Agent temporaire, en résidence à Paris. (Provisoirement quatre Conducteurs, quatre Commis et deux Agents temporaires.)

MM. Legendre (Émile), Conducteur.
Pelletier, —
Devaux, —
Blanche, —

MM. **Girond**, Commis.
Morin, —
Gilet, —
Milon, Agent temporaire.
Toussaint, —

Arrondissement de Saint-Denis.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs, quatre Commis et deux Agents temporaires, en résidence à Paris. (Provisoirement trois Conducteurs, deux Commis et quatre Agents temporaires.)

MM. **Meyer**, Conducteur.
Bonneau, —
Jaulin, —
Valette, Commis.
Josselin, —
de Cavel, Agent temporaire.
Lapierre, —
Bouzanquet, —
Charles, —

Subdivision de Neuilly-Boulogne. — Routes nationales et départementales.

M. **Lagneau**, Conducteur.

Subdivision d'Asnières. — Routes nationales et départementales.

MM. **Le Gentil**, Conducteur principal.
Dufrêne, Commis.

Subdivision de Saint-Denis. — Routes nationales et départementales.

MM. **Dardart**, Conducteur principal.
Fouré, Commis,

Subdivision de Pantin. — Routes nationales et départementales.

MM. **Legendre** (Eugène), Conducteur.
Dupé, Commis.

Assainissement de l'arrondissement de Saint-Denis.

MM. **Vienney**, Conducteur principal.
Lehmann, —

Contrôle des tramways.

M. **Hennard**, Conducteur.

Études sur le terrain. — Travaux spéciaux.

MM. **Malette**, Conducteur.
Brindeau, —

Arrondissement de Sceaux.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs, quatre Commis et deux Agents temporaires, en résidence à Paris. (Provisoirement trois Conducteurs, quatre Commis et trois Agents temporaires.)

MM. **Michaud**, Conducteur.
Blancard, —
Jollet, —
Carlin, Commis.
Menier, —
Parmiseux, Commis.
Couiliet, —
Kieffer, Agent temporaire.
Tinot, —
Thiébaud, —

Subdivision de Montrouge. — Routes nationales et départementales.

M. **Leboucher**, Conducteur.

Subdivision de Sceaux. — Routes nationales et départementales.

M. **Carvin**, Conducteur.

Subdivision de Choisy-le-Roi. — Routes nationales et départementales.

M. **Guibourgé**, Conducteur.

Subdivision de Charenton. — Routes nationales et départementales.

M. **Révol**, Conducteur.

Subdivision de Vincennes. — Routes nationales et départementales.

M. **Lamy**, Conducteur.

Assainissement de l'arrondissement de Sceaux.

M. **Joubert**, Conducteur.

Contrôle des tramways.

M. **Isoré**, conducteur.

Études sur le terrain. — Travaux spéciaux.

MM. **Pollot**, Conducteur.
Langevin, —

16 *juillet.* — M. **Minguier** (Louis), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département du Gard.

Idem. — M. **Rayac** (Hillarion), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Gard, passe au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

17 *juillet* 1890. (Réorganisation du service du département de la Manche.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de la Manche, au service ordinaire et maritime et au service de Contrôle de travaux de chemins de fer, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Cherbourg.

MM. **Leluan**, Conducteur.
Le Chevalier, —
Loyer, Commis.
Safrané (Louis), Commis.
Turbert, —
Marest, —
Pellé, —
Fleury, —

Arrondissement de Cherbourg.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Cherbourg.

MM. **Paysant**, Conducteur.
Bonnemains, Commis.
Safrané, —
Dumoncel, —
Corre, —

M. **Gardin**, Conducteur, est, en outre, provisoirement attaché à ce bureau en attendant que les circonstances permettent de le replacer.

Subdivision de Gatteville. — Service maritime.
M. **Renault**, Conducteur.

1re *Subdivision de Cherbourg.* — Service maritime et Service ordinaire.
M. **Le Magnen**, Conducteur.

2e *Subdivision de Cherbourg.* — Service maritime.

M. **Jeanne**, Conducteur.

3e *Subdivision de Cherbourg.* — Service maritime.

M. **Savary**, Conducteur.

4e *Subdivision de Cherbourg.* — Balisage et dragage.

M. **Roulland**, Conducteur.

Subdivision de Valognes. — Service ordinaire. — Contrôle de chemins de fer.

M. **Enquebecq**, Conducteur.

Arrondissement de Saint-Lô.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Saint-Lô.

MM. **Marie**, Conducteur.
Bernard, —
Douchin, Commis.
Ferdinand, —
Lamy, —
Robiquet, —
Tual, —

1re *Subdivision de Carentan.* — Desséchements.— Service maritime. — Navigation et Contrôle de chemins de fer.

M. **Simon**, Conducteur.

2e *Subdivision de Carentan.* — Desséchements, Service maritime. — Navigation et Contrôle de chemins de fer.

M. **Dumouchel**, Conducteur.

3e *Subdivision de Carentan.*—Service hydraulique et ordinaire. —Ports maritime et navigation.

M. **Mabire**, Conducteur.

1re *Subdivision de Saint-Lô.*— Service hydraulique et ordinaire.

M. **Bergeot**, Conducteur.

2e *Subdivision de Saint-Lô.* — Service hydraulique.

M. **Omond**, Conducteur.

3e *Subdivision de Saint-Lô.* — Navigation de la Vire.

M. **Dubost**, Conducteur.

Subdivision de Coutances.— Service hydraulique.— Navigation et études de chemins de fer.

M. **Sanson** (Théod.), Conducteur de 1re classe. (Cet Agent est également attaché au service de l'arrondissement de Granville.)

Arrondissement de Granville.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis (provisoirement trois Conducteurs et trois Commis), en résidence à Granville.

MM. **Languehard**, Conducteur.
Bazile, —
Sanson (Adolphe), — de 2e classe.
Thomelin, Commis.
Bataille, —
Wagner, —

M. **Servain**, Conducteur, est, en outre, attaché provisoirement à ce bureau, en attendant que les circonstances permettent de le replacer.

1re *Subdivision de Granville.* — Service maritime et balisage.
M. **Porée**, Conducteur.

2e *Subdivision de Granville.* — Service maritime.
M. **Fafin**, Conducteur.

3e *Subdivision de Granville.* — Service ordinaire et Service hydraulique.
M. **Pitron**, Conducteur.

1re *Subdivision d'Avranches.* — Service maritime.
M. **Saint**, Conducteur.

2e *Subdivision d'Avranches.* — Service ordinaire et Service hydraulique.
M. **Loiseau**, Conducteur.

Subdivision de Villedieu. — Service ordinaire et Service hydraulique.
M. **Morin**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Hilaire. — Service ordinaire et Service hydraulique.
M. **Paysant**, Conducteur.

17 *juillet* 1890. (Réorganisation des différents services confiés a M. l'Ingénieur en Chef **Pocard-Kerviler**.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés aux différents services confiés à M. l'Ingénieur en Chef **Pocard-Kerviler**, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Saint-Nazaire. (Provisoirement deux Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Picaud**, Conducteur.
Guillet, —
Gouillard, **Lainé**, **Orain** } Commis.

Deux Agents temporaires sont en outre attachés au service de ce bureau, mais l'un d'eux devra être licencié dans le délai d'un an.

Service des ports maritimes, des phares et balises et de la rivière du Brivet.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Saint-Nazaire.

MM. **Salley**, Conducteur.
Roberteau, **Bouteau**, **Jourdain**, **Damien**, **Lequesne** } Commis.

Six Agents temporaires sont en outre attachés au service de ce bureau, mais trois d'entre eux devront être licenciés dans le délai d'un an.

1re *Subdivision de Saint-Nazaire.* — Entretien des estacades, du chenal, des écluses d'entrée et du bassin de Saint-Nazaire. — Contrôle des voies ferrées. — Dévasement du chenal et du bassin. — Démolition et réfection des estacades nord et sud. — Éclairage intensif des estacades et des écluses. — Approfondissement du bassin. — Appareils hydrauliques de l'entrée du bassin.

MM. **Fabre** et **Beilvaire**, Conducteurs.

2e *Subdivision de Saint-Nazaire.* — Entretien de la Subdivision sud du bassin de Penhouet et de l'écluse de Penhouet. — Exploitation des appareils hydrauliques. — Contrôle des voies ferrées.

MM. **Stéphany**, Conducteur.
Leclercq, Commis.

3e *Subdivision de Saint-Nazaire.* — Entretien de la subdivi-

sion nord du bassin de Penhouet et des formes de radoub. — Port de Méans. — Rivière du Brivet, du confluent à Fontchâteau. — Contrôle des voies ferrées.

MM. **Le Gal**, Conducteur.
Le Galloudec, Commis.

4e *Subdivision de Saint-Nazaire.* — Entretien des bouées de la Loire en aval de la ligne Donges-Paimbœuf et de toutes celles de la mer dans le département. — Entretien des phares du Grand-Charpentier, d'Aiguillon, d'Eve, du Commerce, de Ville-es-Martin, de Saint-Nazaire, de Méans, de Paimbœuf, de la Pierre-à-l'Œil, de Corsept et de la Noé-Veillard. — Entretien du balisage fixe de la Loire en aval de la ligne Donges-Paimbœuf, de l'embouchure de la Loire et de la baie de Bourgneuf. — Loire fluviale en aval d'un méridien situé à 2 kilomètres à l'est de la pointe de Mindin. — Rivages maritimes de Saint-Nazaire à l'étier de Portnichet. — Port de Saint-Marc. — Dragages sur la barre des Charpentiers. — Dérasement de la Basse-Nazaire. — Balisage du nouveau chenal entre les Charpentiers et Chemoulin.

MM. **Butat**, Conducteur.
Jamouillet, Commis.

Subdivision du Croisic. — Port de Portnichet, le Pouliguen, Saint-Michel-de-Batz, le Croisic, la Turballe, Sérat, Piriac, Mesquer, Kercabellec. — Rivages maritimes de l'étier de Portnichet à la limite du Morbihan. — Phares de la Banche, du Four, du Pouliguen, du Tréhic, du Croisic et de la Turballe. — Entretien du balisage fixe de la baie du Pouliguen, de la côte de Batz, du Traict, du Croisic, de la côte de Piriac et du Traict de Mesquer. — Parcs à goëmons des dunes d'Escoublac. — Marais salants du Pouliguen, de Batz, de Guérande, de la Turballe et de Mesquer. — Construction d'une jetée à la Turballe.

MM. **Maillard**, Conducteur.
Pembert, Commis.

Contrôle des travaux de la ligne de Saint-Nazaire à Châteaubriant.

MM. **Troussey** et **Morel**, Conducteurs à Saint-Nazaire.

Aussitôt que les circonstances le permettront, ces deux emplois de conducteur devront être successivement supprimés.

Service du canal de Nantes à Brest, dans le département de la Loire-Inférieure et de la rivière d'Erdre.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Nantes. (Provisoirement deux Conducteurs et un Commis.)

MM. **Remaud**, Conducteur.
Boin, —
Dreux, Commis.

Subdivision de Nantes. — Surveillance et entretien du canal.

M. **Foucher**, Conducteur.

Subdivision de Nort. — Surveillance et entretien du canal et de la rivière l'Erdre entre Quihex et Nort.

M. **Charrier**, Conducteur.

La subdivision de surveillance et d'entretien du canal précédemment confiée à M. le Commis **Fromenteau** dont l'emploi a été supprimé devra être répartie entre les deux subdivisions précédentes.

Service de la Vilaine inférieure, du port de Redon, du canal de Nantes à Brest (Loire-Inférieure et Ille-et-Vilaine) **et de la rivière d'Oust.**

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Redon.

MM. **Gagneux**, Conducteur.
Leroy, Commis.
Gonvallet, —
Martin, —

1re *Subdivision de Redon.* — Entretien de la Vilaine, de l'écluse de Malon à Redon, du port de Redon et de ses dépendances (comprenant la Vilaine maritime, le canal de Nantes à Brest, entre Redon et l'écluse de la Mâclais (Ille-et-Vilaine) et la rivière d'Oust).

MM. **Guilbert**, Conducteur.
Duchêne, Commis.

2e *Subdivision de Redon.* — Surveillance et entretien du canal de Nantes à Brest entre l'écluse de Melneuf et Redon (Loire-Inférieure).

M. **Tanguy**, Conducteur.

18 *juillet* 1890. (RÉORGANISATION DU SERVICE MARITIME DU DÉPAR-

TEMENT DU PAS-DE-CALAIS.) — Les cadres et subdivisions de Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service maritime du département du Pas-de-Calais, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef et Service central.

Deux Conducteurs, quatre Commis et trois Agents temporaires, en résidence à Boulogne. (Provisoirement quatre Agents temporaires.)

MM. **Nollen**, Conducteur principal.
Fréville, —
Hennuyer, — adjoint.
Delrue, Commis.
Delenclos, —
Varlet, —
Duhamel, Agent temporaire.
Bertin, —
Bédelé, —
Pruvost, —

1er Arrondissement de Calais.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, trois Commis et cinq Agents temporaires, en résidence à Calais. (Provisoirement huit Agents temporaires.)

MM. **Walle**, Conducteur.
Lannez, Commis.
Radenne, —
Lefèvre, —
Grenet, Agent temporaire.
Leroy, —
Damiens, —
Brossette, —
Courselle, —
Bodel, —
Dyon, —
Hennequet, —

1re *Subdivision de Calais.* — Entretien de l'ancien port. Dragages et sondages du chenal et de l'avant-port.

MM. **Dominois** (Théophile), Conducteur.
Lagache, Agent temporaire.

2e *Subdivision de Calais.* — Machines, Engins hydrauliques.

— Éclairage électrique. — Ateliers de réparations. — Service de traction.

M. **Pierre**, Conducteur.

3e *Subdivision de Calais.* — Travaux du bassin des chasses et de l'avant-port. — Bâtardeaux. — Terrassements et dragages. — Murs de quais.

MM. **Delannoy** (Auguste), Conducteur principal.
Lambert, Commis.
Caboche, —

4e *Subdivision de Calais.* — Parachèvement des écluses du bassin Carnot. — Règlement des comptes. — Ponts tournants. — Bouées d'amarrage de l'avant-port et du bassin Carnot.

MM. **Delabie**, Conducteur principal.
Haigneré, — adjoint.
Belvaux, Agent temporaire.

5e *Subdivision de Calais.* — Égouts, pavages et empierrement. — Surveillance de l'établissement des voies ferrées et de la gare maritime.

MM. **Delannoy** (Louis), Conducteur.
Evrard, Commis.

6e *Subdivision de Calais.* — Achèvement de la forme de radoub. — Bâtiment des machines d'épuisement — Construction d'un bateau-porte.

MM. **Ringot**, Conducteur.
Dacquembronne, Commis.

7e *Subdivision de Calais.* — Construction et montage des engins hydrauliques et des machines d'épuisement de la forme de radoub.

MM. **Ravin**, Conducteur principal.
Glorie, Commis.

8e *Subdivision de Calais.* — Achèvement des travaux du bassin de batellerie.

M. **Bouclet**, Conducteur.

9e *Subdivision de Calais.* — Magasins. — Approvisionnement de charbon, de ciment et autres matières de consommation pour travaux en régie. — Essais de ciment et de charbon. — Laboratoire. — Tenue de l'inventaire.

MM. **Schneider**, Conducteur.
Clipet, Commis.

2e Arrondissement de Calais.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Provisoirement trois Conducteurs et un Agent temporaire.

MM. **Ledoux**, Conducteur.
Lisse, —
Nedelec, —
Torgne, Agent temporaire.

10e *Subdivision de Calais.* — Entretien des phares et balises. — Surveillance du littoral.

M. **Pezron**, Conducteur.

11e *Subdivision de Calais.* — Contrôle des Wattringues.

MM. **N...**, Conducteur, chargé en outre de la surveillance des canaux dans le service des voies navigables, provisoirement :
Drain, Commis.

Arrondissement de Boulogne.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, quatre Commis, trois Agents temporaires. (Provisoirement cinq Agents temporaires.)

MM. **Ravin** (Louis), Conducteur.
Dominois (Isidore), —
Radon, Conducteur adjoint.
Delache, Commis.
Corne, —
Devigne, —
Declerck, Agent temporaire.
Boyaval, —
Hennuyer (A.), —
Famechon, —
Chochoy, —

1re *Subdivision de Boulogne.* — Entretien du port intérieur et du port en eau profonde. — Grosses réparations.

MM. **Troude**, Conducteur.
Lœuillette, Agent temporaire.

2e *Subdivision de Boulogne.* — Pavages et empierrement des chaussées et quais du port. — Entretien des gares du Portel et d'Equihen. — Surveillance du littoral. — Voirie. — Contrôle des voies ferrées des quais.

M. **Lorgnier**, Conducteur.

3° *Subdivision de Boulogne.* — Service des phares, signaux, signaux sonores. — Balisage.

M. **Leroy**, Conducteur principal.

4° *Subdivision de Boulogne.* — Approfondissement du chenal de l'avant-port et du port de marée.

MM. **Court**, Conducteur principal.
Guilbert, Commis.
Cardon, Agent temporaire.

5° *Subdivision de Boulogne.* — Dragages du port en eau profonde.

MM. **Lacroix**, Conducteur.
Magnier, Commis.
Lécaille, Agent temporaire.

Subdivision d'Étaples. — Entretien du port d'Étaples et des digues de la Canche et de l'Authie. — Surveillance de la côte. — Phares et fanaux de la Canche, de Camiers et de Berck. — Balisage.

M. **Dufossé**, Conducteur.

18 *juillet.* (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DE L'YONNE). — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire du département de l'Yonne et aux services spéciaux de la navigation de l'Yonne et de la Seine (1re Section, 2e Division), sont fixés ainsi qu'il suit :

1° Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Commis, en résidence à Auxerre.

MM. **Simonnin** et **Allouis**.

ARRONDISSEMENT DU NORD.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Sens.

MM. **Jannin**, Conducteur.
Baudoin, Commis.

Subdivision de Sens. — Routes nationales nos 5, 5 *bis* et 60, sur 88k.405. — Service hydraulique.

M. **Millard**, Conducteur.

Subdivision de Joigny. — Routes nationales nos 5 et 5 *bis*, sur 69k.392. — Service hydraulique.

M. **Martin** (H.), Conducteur.

ARRONDISSEMENT DU SUD-EST.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Auxerre.

MM. **Farcy**, Conducteur.

Tulout, Commis.

Subdivision d'Avallon. — Routes nationales nos 6 et 151, sur 50k.371. — Service hydraulique.

M. **Labalte**, Conducteur.

1re *Subdivision d'Auxerre.* — Routes nationales nos 6 et 65, sur 53k.229. — Service hydraulique.

M. **Offroy**, Conducteur.

Subdivision de Tonnerre. — Routes nationales nos 5 et 65, sur 77k.915. — Service hydraulique.

M. **Faivre**, Conducteur.

ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et un Commis, en résidence à Auxerre.

MM. **Cussinet**, Conducteur.

Laigut, id.

Dubord, Commis stagiaire.

Subdivision de Saint-Florentin. — Routes nationales nos 5 et 77, sur 67k.381. — Service hydraulique.

M. **Millon**, Conducteur.

2e *Subdivision d'Auxerre.* — Routes nationales nos 6 et 77 *bis*, sur 66k.453. — Service hydraulique.

M. **Raoul**, Conducteur.

3e *Subdivision d'Auxerre.* — Route nationale no 65, sur 56k.157. — Service hydraulique.

M. **Pourrière**, Conducteur.

2e Navigation de l'Yonne.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur, trois Commis et un Agent temporaire, en résidence à Auxerre.

MM. **Boivin**, Conducteur.

Corolleur, Commis.

Toussaint, —

Fourrey, —

Conchaudon, Agent temporaire.

1er ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Auxerre (provisoirement et jusqu'à l'achèvement des travaux neufs, trois Conducteurs et un Commis).

MM. **Roulier** (Jean), Conducteur.
Bazou, —
Chevallier, —
Ferrand, Commis stagiaire.

Subdivision d'Auxerre. — Rivière d'Yonne navigable entre Auxerre et Laroche; dérivation de Gurgy. — Portion délaissée de la rivière d'Yonne navigable entre Auxerre et Laroche.

M. **Menisselle**, Conducteur.

2e ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Sens. (Provisoirement et jusqu'à l'achèvement des travaux neufs, deux Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Grelier**, Conducteur.
Charles, —
Bouziat, Commis.
Gourdon, —
Huyart, Commis stagiaire.

Subdivision de Joigny. — Rivière d'Yonne navigable de Laroche au point kilométrique 52.665. — Dérivation de Joigny. — Portion délaissée de la rivière d'Yonne navigable.

M. **Roulier** (M.), Conducteur.

Subdivision de Sens. — Rivière d'Yonne navigable du point kilométrique 52.665 au point kilométrique 82.671.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Lambert**, Commis autorisé à résider à Saint-Martin-du-Tertre.)

Subdivision de Vinneuf. — Rivière d'Yonne navigable du point kilométrique 82.671 jusqu'à la Seine. — Dérivation de Courlon. — Portions délaissées de la rivière d'Yonne navigable.

M. **Sauvat**, Conducteur.

3e Navigation de la Seine.

(1re Section. — 2e Division.)

Un Commis, en résidence à Auxerre. (Provisoirement un Conducteur.)

M. **Arnaud**, Conducteur.

1er ARRONDISSEMENT.

Subdivision de Champagne. — Rivière de Seine, entre les ponts de Montereau et le pont de Valvins.

M. **Lardot**, Conducteur.

1re *Subdivision de Melun.* — Du pont de Valvins aux ponts de Melun.

M. **Germain**, Conducteur.

2e *Subdivision de Melun.* — Des ponts de Melun à la limite des départements de Seine-et-Marne et de Seine-et-Oise.

M. **Plusquelet**, Conducteur.

Aussitôt que les circonstances le permettront, les trois subdivisions de cet arrondissement seront réduites à deux et les résidences des titulaires seront fixées l'une à Champagne ou à Montereau et l'autre à Melun.

2e ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis en résidence à Paris. (Provisoirement trois Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Bertauche**, Conducteur.
Denniel, —
Colomb, —
Coquelet, Commis.
Gayet, —
Butte, —

Subdivision de Corbeil. — Rivière de Seine dans la traversée du département de Seine-et-Oise.

M. **Thiérot**, Conducteur.

Subdivision d'Alfortville. — Traversée du département de la Seine, depuis le département de Seine-et-Oise jusqu'aux fortifications amont de Paris.

M. **Saingery**, Conducteur.

Opérations graphiques relatives à l'exécution d'une carte et d'un plan itinéraire de la Seine entre Montereau et Paris.

MM. Jougla, Conducteur et Cigogne, Conducteur adjoint, à Alfortville.

Les emplois de MM. Jougla et Gigogne devront être supprimés lorsque la carte sera exécutée.

Service de recherches expérimentales destinées à provoquer la transformation du matériel de la batellerie.

M. Bertrand, Conducteur, à Paris.

19 *juillet.* — M. Berger (Eugène), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer d'Aurillac à Saint-Denis, cesse de faire partie du corps des Conducteurs des Ponts et Chaussées (nommé Percepteur des contributions directes).

25 *juillet.* — M. Goursat (Gustave), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché, dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à Exideuil, passe au service ordinaire du même département.

M. Goursat reste d'ailleurs attaché accessoirement au service de la ligne de Confolens à Exideuil.

Idem. — M. Drouilly (Auguste), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la 3ᵉ section de la navigation de la Seine, passe au service de la 2ᵉ section de la navigation de la Seine, même département.

Idem. — M. Blandin (Henri), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, passe dans le département de la Seine, au service de la 3ᵉ section de la navigation de la Seine.

III. — ÉCOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Session 1889-1890.

1° CLASSEMENT DES ÉLÈVES-INGÉNIEURS PAR ORDRE DE MÉRITE ARRÊTÉ LE 29 JUIN 1890.

PREMIÈRE CLASSE (*Hors concours*)	DEUXIÈME CLASSE	TROISIÈME CLASSE
MM.	MM.	MM.
1. Javary.	1. Collot.	1. Paul.
2. Godron.	2. Martin.	2. Vicaire.
3. Caldaguès.	3. Michaux.	3. Duperrier.
4. Chateau.	4. Prince.	4. Roux.
5. Cordier.	5. Courbaud.	5. Arnaud.
6. Viallefond.	6. Théry.	6. Lorieux.
7. Mascart.	7. Regnoul.	7. Wilhelm.
8. Van Blarenberghe.	8. Pellé.	Couturier, n'a pu être classé pour cause de maladie.
9. Constantin.		
10. Maillet.		
11. Pendariès.		

2° RELEVÉ DES PRIX ET ACCESSITS.

Première classe.

ARCHITECTURE — *Projet de Station de chemin de fer*	CONSTRUCTION — *Projet d'un Pont métallique*	CONSTRUCTION — *Projet d'un Barrage mobile*	CONSTRUCTION — *Projet d'une Écluse à sas*	MACHINES A VAPEUR — *Projet d'Usine pour la compression de l'air*	COMPOSITIONS LITTÉRAIRES	LANGUES ÉTRANGÈRES — *Allemand*	LANGUES ÉTRANGÈRES — *Anglais*
Javary, 1er pr. Caldaguès, 2e pr. Godron, acc. Mascart, acc. Van Blarenberghe, acc.	Godron, 1er pr. Caldaguès, acc. Chateau, acc.	Caldaguès, 1er acc. Javary, 2e acc.	Godron, 1er pr. Javary, 2e pr. Caldaguès, 2e pr.	Chateau, 1er pr.	Cordier, 1er pr. Chateau, 2e pr. Godron, acc. Caldaguès, acc.	Van Blarenberghe, 1er pr. Chateau, 2e pr. Viallefond, 2e pr.	Van Blarenberghe, 1er pr. Viallefond, 2e pr. Javary, 1er acc.

Deuxième classe.

ARCHITECTURE — *Projet d'un Phare de 1er ordre*	CONSTRUCTION — *Projet d'un Pont en maçonnerie*	CONSTRUCTION — *Projet de Rigole d'alimentation*	MÉCANIQUE — *Projets : Grue roulante et Canal d'irrigation*	COMPOSITIONS LITTÉRAIRES	CROQUIS ET LEVERS DE MACHINES	LANGUES ÉTRANGÈRES — *Allemand*	LANGUES ÉTRANGÈRES — *Anglais*
Martin, 2e pr. Michaux, acc. Pellé, acc.	»	Collot, 2e pr. Martin, acc.	Collot, 2e pr. Martin, acc. Prince, acc. Regnoul, acc.	Collot, 1er pr. Courbaud, 2e pr. Martin, acc. Michaux, acc.	Michaux, 1er pr. Martin, 2e pr. Collot, 1er acc. Pellé, 2e acc.	Martin, 1er pr. Courbaud, 2e pr. Michaux, acc.	Michaux, 1er pr. Courbaud, 2e pr. Collot, 2e pr. Prince, 1er acc.

Troisième classe.

ARCHITECTURE — *Projets : Hôtel privé et Fanal*	CONSTRUCTION — *Avant-projet et projet définitif de route*	MÉCANIQUE — *Projets : Charpente métallique et Poutre à 3 travées*	COMPOSITIONS LITTÉRAIRES	CROQUIS ET LEVERS DE MACHINES	LANGUES ÉTRANGÈRES — *Allemand*	LANGUES ÉTRANGÈRES — *Anglais*
Paul, 1er pr. Duperrier, 2e pr. [illegible]	Paul, 1er pr. Armand, 2e pr. [illegible]	»	»	Couturier, 1er pr. Paul, 2e pr. [illegible]	Wilhelm, 1er pr. [illegible], 2e pr. [illegible]	Lorious, 2e pr.

LOIS

(N° 164)

[5 juillet 1890]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique les travaux à exécuter par la Ville de Paris pour le captage, la dérivation et l'adduction à Paris des eaux des sources dites de la Vigne et de Verneuil.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Il sera procédé par les soins de la Ville de Paris :

1° Au captage, dans la vallée de la Vigne, de quatre sources situées sur le territoire de la commune de Rueil-la-Gadelière (Eure-et-Loir), et dites *les fontaines du Nouvet, d'Erigny, des Graviers et des Foisys ;* dans la vallée de l'Avre, de la source du Breuil, située sur le territoire de la commune de Verneuil (Eure) ;

2° A l'exécution des travaux nécessaires pour dériver et amener à Paris les eaux des sources précitées, conformément aux dispositions générales du projet dressé à la date des 31 octobre 1885, 11 septembre 1886, par les ingénieurs du service municipal de Paris et soumis aux enquêtes dans les départements de l'Eure, d'Eure-et-Loir, de Seine-et-Oise et de la Seine.

Le volume des eaux dérivées au profit de la Ville de Paris ne devra pas excéder 1.280 litres par seconde. Ce volume maximum sera jaugé par la section, à son origine, de l'aqueduc d'adduction.

Les travaux de captage et d'adduction ci-dessus mentionnés sont déclarés d'utilité publique.

Art. 2. — La Ville de Paris est autorisée à poursuivre l'expropriation des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution desdits travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841 (*).

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

Art. 3. — La dépense sera entièrement supportée par la Ville de Paris.

Art. 4. — La Ville de Paris sera tenue d'indemniser des dommages résultant de la dérivation des sources de la Vigne et de Verneuil, les propriétaires qui se servent des eaux émanant de ces sources, soit pour la mise en mouvement de leurs moulins et usines, soit pour l'irrigation de leurs terres, soit pour toutes autres causes.

Ces indemnités seront réglées comme en matière de dommages résultant de l'exécution des travaux publics.

Art. 5. — Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

. . . .

(N° 165)

[23 juillet 1890]

Loi relative au rachat, par la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, du chemin de fer d'Alais au Rhône.

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 20 mars 1889, entre le ministre des travaux publics et la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et ayant pour objet l'incorporation du chemin de fer d'Alais au Rhône au réseau de ladite compagnie.

Art. 2. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 20 mars 1889, entre le ministre des travaux publics et le syndic de la faillite de la compagnie du chemin de fer et de navigation d'Alais au Rhône et à la Méditerranée, ladite convention ayant pour objet la renonciation par le syndic à la concession de diverses lignes de chemins de fer.

. . . .

CONVENTION.

L'an 1889 et le 20 mars,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie

des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par M. Charles Mallet, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, rue Saint-Lazare, n° 88, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 15 février 1889, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'un an au plus tard à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

1° Est approuvé le traité passé, le 11 février 1889, entre la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et le syndic de la faillite de la compagnie du chemin de fer et de navigation d'Alais au Rhône et à la Méditerranée, portant cession à la première de la ligne actuellement en exploitation d'Alais au Rhône, au lieu dit *Port-l'Ardoise*, et dont copie demeure annexée à la présente convention.

En conséquence, la ligne précitée est incorporée à l'ancien réseau Paris-Lyon-Méditerranée ;

2° Toutes les clauses de la convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883 qui ne sont pas en contradiction avec celles de la présente convention et du traité annexé sont applicables à la ligne d'Alais à Port-l'Ardoise,

. . . .

TRAITÉ DE RACHAT DU CHEMIN DE FER D'ALAIS A PORT-L'ARDOISE
(11 février 1889.)

Entre :

M. Sauvalle, demeurant à Paris, agissant en qualité de syndic de la faillite de la compagnie de chemin de fer et de navigation d'Alais au Rhône et à la Méditerranée, et en vertu d'une ordonnance rendue, le 9 février 1889, par M. le juge commissaire de ladite faillite qui l'habilite aux fins du traité qui va suivre, ladite ordonnance enregistrée le même jour au bureau du tribunal commerce de la Seine,

D'une part;

Et la compagnie anonyme des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, dont le siège social est à Paris, 88, rue Saint-Lazare, représentée par M. Noblemaire, son directeur, demeurant audit siège,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le syndic de la compagnie du chemin de fer et de navigation d'Alais au Rhône et à la Méditerranée cède et abandonne à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui l'accepte, le chemin d'Alais au Rhône, au lieu dit *Port-l'Ardoise,* avec ses installations et ses deux raccordements de Célas et l'Ardoise, avec la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, lequel chemin, tel qu'il est actuellement exploité, a été concédé, seul à titre définitif, à M. Stéphen Marc par la convention passée, le 4 décembre 1875, entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et M. Stéphen Marc,

agissant tant en son nom personnel qu'au nom d'une société anonyme en formation, convention qui a été approuvée par la loi du 4 décembre 1875 (*).

Ce chemin sera livré à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée dans l'état où il se trouve actuellement, avec toutes ses installations et voies de service et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit la nature et l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde et toutes les constructions ou installations quelconques, définitives ou provisoires. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les plaques tournantes, grues, machines fixes, etc.; enfin, avec les approvisionnements des rails, traverses, ballasts et matériaux de toute nature existants sur divers points de la ligne, ou en dehors, et destinés à l'entretien ou aux réparations du chemin de fer. Ne sont pas compris dans la présente cession les appontements, grues et matériel de déchargement pour le service de la navigation appartenant à des tiers.

Art. 2. — Pour prix de la cession qui fait l'objet de l'article précédent, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée payera au syndic de la compagnie d'Alais au Rhône la somme de 500.000 francs.

Art. 3. — Le prix de vente fixé par l'article précédent est un prix net en ce qui concerne la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. En conséquence, le syndic de la compagnie d'Alais au Rhône continuera à faire son fait propre et personnel de tous les engagements, pécuniaires ou autres, contractés par cette compagnie, soit pour d'autres concessions, soit à l'occasion de la construction et de l'exploitation du chemin d'Alais à Port-l'Ardoise, jusqu'au jour de la prise de possession par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, ainsi que des obligations qui seraient la conséquence de cette construction et de cette exploitation. Par suite, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée entend être dégagée de toute responsabilité à l'occasion de ces engagements ou obligations, et elle déclare, notamment, ne pas s'engager à conserver le personnel qu'elle trouvera en service sur la ligne au moment de la prise de possession, le syndic de la compagnie d'Alais au Rhône restant chargé des indemnités à allouer, s'il y avait lieu, à ceux de ses employés que la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée ne croirait pas devoir conserver.

Toutefois, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée devra maintenir et prendre à sa charge l'exécution de tous traités faits, à l'occasion de la construction du chemin de fer, avec des communes ou des propriétaires riverains pour passages et écoulements d'eau, traités dont les originaux devront lui être remis par le syndic de la faillite de la compagnie d'Alais au Rhône dans les deux mois de la date des présentes et suivant bordereau fait en double. Tout traité non porté sur ce bordereau restera à la charge exclusive de la faillite Alais-Rhône-Méditerranée.

Art. 4. — Le prix de cession mentionné à l'article 2 ne s'applique qu'au chemin de fer d'Alais à Port-l'Ardoise tel qu'il est actuellement exploité avec les installations et objets désignés à l'article 1er; pour le surplus, avant l'entrée

---

(*) *Ann.* 1876, p. 1156.

en jouissance de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, il sera dressé, par le syndic de la faillite de la compagnie d'Alais au Rhône, un état descriptif du matériel roulant, des pièces de rechange, agrès et accessoires, de l'outillage mobile des gares, dépôts, ateliers et du mobilier des gares, ainsi que des approvisionnements de toute nature existant en magasin pour les réparations du matériel, et des matières de consommation : combustibles, huiles, papiers blancs et fournitures de bureaux. L'estimation des objets compris dans cet état sera faite, soit par un seul expert choisi d'un commun accord, soit par deux experts nommés chacun par l'une des parties. Ces deux experts s'adjoindront, s'il y a lieu, un tiers expert, et si l'entente ne pouvait s'établir entre eux sur le choix de ce dernier, il serait désigné par le président du tribunal de commerce de la Seine, à la requête de la partie la plus diligente.

Art. 5. — A partir du jour de la prise de possession de la ligne d'Alais à Port-l'Ardoise par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, cette ligne fera partie intégrante du réseau de ladite compagnie. Les services de voyageurs, de grande et de petite vitesse, qui sont actuellement installés à la gare d'Alais, tête de ligne du chemin de fer d'Alais au Rhône, seront transportés dans la gare d'Alais-Paris-Lyon-Méditerranée. Les tarifs à appliquer sur la ligne d'Alais à Port-l'Ardoise seront ceux de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; tous les tarifs actuellement en vigueur sur la ligne annexée seront supprimés. Par suite, il ne sera plus perçu de droit de transmission ni aucun des frais spéciaux qui sont aujourd'hui la conséquence du passage d'une compagnie sur une autre.

Art. 6. — La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée prendra, à ses frais, les dispositions utiles pour faire, dans sa gare d'Alais, au départ et à l'arrivée, le service de tous les trains de la ligne d'Alais à Port-l'Ardoise. Par contre, la gare d'Alais de la compagnie Alais-Rhône-Méditerranée sera supprimée, les terrains qui en dépendent resteront englobés dans la présente cession et le matériel qui proviendra des installations devenues inutiles sera la propriété de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Art. 7. — Le syndic de la faillite de la compagnie d'Alais au Rhône sera tenu de remettre à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, dans le délai d'un mois à partir du jour de la signature de la présente convention, un état indicatif, avec pièces à l'appui, de tous les traités commerciaux qu'elle a passés pour factage, camionnage, transports et correspondances par terre. Elle s'engage à ne pas en conclure de nouveaux et à dénoncer immédiatement tous ceux existants que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée lui désignerait, étant expressément stipulé que cette dernière compagnie sera déchargée, si elle le juge à propos, des obligations de tout traité non porté à l'état indicatif, et que la faillite de la compagnie d'Alais au Rhône demeurera seule chargée des conséquences de l'inexécution de ces traités.

Art. 8. — La présente convention ne deviendra définitive qu'après avoir été : 1° ratifiée par une délibération des créanciers de la faillite, dûment homologuée par le tribunal de commerce, en présence du liquidateur de la société anonyme du chemin de fer d'Alais au Rhône ; 2° approuvée par les pouvoirs publics et par l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Le paiement du prix convenu à l'article 2 (500.000 francs) sera effec-

tué entre les mains du syndic le lendemain de cette dernière approbation. La somme qui sera due par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée en suite de l'expertise prévue à l'article 4 sera payée au syndic de la compagnie d'Alais au Rhône et à la Méditerranée, savoir :

Les quatre cinquièmes dans le délai de quarante-huit heures qui suivra la notification du chiffre fixé par l'expertise; le cinquième restant sera conservé par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à titre de garantie des réclamations qui pourraient se produire et du règlement des comptes des gares. Après l'apurement des comptes qui devra être effectué dans un délai de quatre mois après la prise de possession, le reliquat reviendra au syndic et sera productif d'intérêt au taux de 4 p. 100 l'an, à partir du jour du paiement des quatre premiers cinquièmes.

Art. 9. — La prise de possession de la ligne d'Alais à Port-l'Ardoise par la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée s'effectuera dans un délai de huit jours, à partir du jour de l'approbation de la convention par l'assemblée générale des actionnaires de cette compagnie, savoir :

1° Par la remise entre les mains de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée de tous les services ;

2° Par la délivrance, qui lui sera faite, des titres, papiers, pièces comptables, livres relatifs à la concession, à la construction et à l'exploitation du chemin de fer d'Alais à Port-l'Ardoise qui peuvent exister, du mobilier des bureaux et des gares, ainsi que de toutes les installations, y compris celles de la gare d'Alais, Alais-Rhône-Méditerranée, mentionnés à l'article 6, et de tous les objets et approvisionnements qui auront été soumis à l'expertise.

Toutefois, il est entendu que le syndic conservera, jusqu'à l'achèvement de la liquidation celles des pièces ci-dessus indiquées qui pourraient lui être nécessaires jusqu'à l'apurement de ses comptes.

Art. 10. — Au moment de la prise de possession, les représentants dûment autorisés des deux parties contractantes établiront contradictoirement le solde des opérations effectuées par chaque gare pour le compte de la compagnie d'Alais au Rhône.

La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée tiendra compte à l'autre partie du montant des soldes débiteurs des gares Paris-Lyon-Méditerranée, étant entendu que les titres de toute nature acceptés comme valeurs et qui, par des règlements ultérieurs, subiraient une dépréciation partielle ou totale, seront repris par le syndic pour la valeur admise au moment de la prise de possession.

Art. 11. — Les frais d'expertise seront partagés par moitié entre les deux parties contractantes; les frais d'enregistrement seront à la charge de l'acheteur. Toutefois, la présente convention serait nulle dans le cas où l'État n'autoriserait pas son enregistrement au droit fixe.

Art. 12. — Pour l'exécution de la présente convention, les parties élisent domicile, savoir :

La compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée à son siège social et le syndic à Paris, 25, quais des Grands-Augustins.

Ces élections de domicile sont attributives de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

CONVENTION.

L'an 1889, le 20 mars.

Entre :

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et M. Sauvalle, docteur en droit, demeurant à Paris, 25, quai des Grands-Augustins, agissant comme syndic définitif de l'union des créanciers de la faillite de la compagnie d'Alais au Rhône et à la Méditerranée, autorisé à l'effet des présentes par le jugement du tribunal de commerce de la Seine, en date du 18 mars 1889,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Dans le cas où le traité passé entre la faillite de la compagnie d'Alais au Rhône et à la Méditerranée et la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée serait approuvé par une loi, M. Sauvalle, ès dites qualités, renonce aux concessions suivantes qui ont été faites par l'État à ladite compagnie d'Alais au Rhône et à la Méditerranée, savoir :

1° Concessions faites, à titre définitif, par décrets des 11 janvier 1877 (*) et 23 janvier 1882 (**), de l'embranchement sur l'usine de Salindres et du raccordement destiné à relier ledit embranchement à la ligne de Bessèges à Alais;

2° Concession faite, à titre éventuel, par la convention annexée à la loi du 4 décembre 1875 (***), du chemin de fer de Port-l'Ardoise à Orange, avec raccordement sur la ligne de Nîmes au Teil.

Art. 2. — Par le fait de la présente renonciation, la concession prenant ainsi fin, les terrains acquis et les travaux exécutés en vue de l'établissement de l'embranchement et du raccordement ci-dessus désignés resteront la propriété de l'État, conformément au cahier des charges.

. . . .

(*) *Ann.* 1877, p. 1239.
(**) *Ann.* 1882, p. 692.
(***) *Ann.* 1876, p. 1156.

DÉCRETS.

(N° 166)

[8 janvier 1890]

Décret portant modification au règlement de pilotage du port Saint-Louis-du-Rhône.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Les articles 83, 84, 101 et 104 du règlement du 23 juillet 1859, modifié par celui du 20 avril 1867, sont remplacés par les articles suivants :

Art. 83. — La station des embouchures du Rhône dite des « cabanes du Levant » est installée à l'embouchure du canal Saint-Louis et prend le nom de « station des embouchures du Rhône et du canal Saint-Louis. » Toutes les dispositions du règlement général concernant le pilotage du quartier d'Arles lui sont applicables.

Le service de cette station s'exerce depuis la mer jusqu'à Port-Saint-Louis, tant par le fleuve que par le canal.

Le personnel de la station se compose de six pilotes et de deux aspirants pilotes.

Un pilote est, à tour de rôle, chargé d'assurer le balisage de l'embouchure du Rhône et le service du pilotage par cette voie.

Les pilotes lamaneurs-baliseurs doivent résider à l'entrée du canal Saint-Louis et avoir une cabane au lieu dit « les cabanes du Levant. »

Le commissaire de l'inscription maritime choisit parmi les pilotes de cette station un patron et un sous-patron auxquels les autres doivent obéir.

Art. 84. — Les pilotes de Saint-Louis sont tenus d'avoir :

1° Pour le service du canal, un canot de 7 mètres, en partie ponté, solidement construit et bien gréé, muni de bonnes voiles et de tous les agrès, amarres et engins reconnus nécessaires à un bon service;

2° Pour l'embouchure du Rhône, une embarcation dite « bette », de 6 mètres de longueur, également pourvue de tous les agrès nécessaires.

Si ces embarcations et leur matériel ne sont pas entretenus en bon état, conformément aux prescriptions qui précèdent, il est fait aux pilotes une retenue personnelle de 5 francs par mois, jusqu'à ce qu'il ait été pourvu soit aux réparations, soit à tous les autres besoins.

Art. 101. — Tout navire à voiles de plus de 80 tonneaux, et tout navire à vapeur de plus de 100 tonneaux est tenu de prendre un pilote ou de le payer comme s'il s'en était servi.

Il est perçu par les pilotes, pour chaque entrée et chaque sortie des bâtiments français ou assimilés par le canal Saint-Louis, savoir :

Pour le pilotage de jour :

De 80 tonneaux 1/100 à 90 tonneaux, 5f,50.

De 90 tonneaux 1/100 à 120 tonneaux, 6 francs.

De 120 tonneaux 1/100 à 150 tonneaux, 6f,50.

Et vingt-cinq millimes en sus pour chaque tonneau excédent 150 tonnes ;

Pour le pilotage de nuit :

De 80 tonneaux 1/100 à 90 tonneaux, 11 francs.

De 90 tonneaux 1/100 à 120 tonneaux, 12 francs.

De 120 tonneaux 1/100 à 150 tonneaux, 13 francs.

Et 5 centimes en sus pour chaque tonneau excédent 150 tonnes.

Le tonnage est déterminé, pour la perception des droits, par l'acte de francisation, le congé ou le rôle d'équipage, pour les navires français, et par le passeport ou le certificat de jauge, pour les étrangers.

Il est accordé aux pilotes pour chaque bâtiment, chaland ou radeau remorqué et indépendamment des droits à acquitter par le remorqueur, une somme de 3f,50 ou de 7 francs, suivant que le pilotage a lieu de jour ou de nuit.

Cette disposition ne concerne pas les bâtiments de mer qui ont à leur traîne, soit dans une barque, soit en radeau, le complément de leur chargement.

Les yachts et navires de plaisance ne sont assujettis qu'à la moitié des droits fixés pour le pilotage des navires du commerce; il en est de même des navires en relâche, qui ne doivent payer, pour l'entrée et la sortie, que la moitié des droits fixés pour les bâtiments à destination d'Arles.

Les bateaux qui font la pêche du poisson frais ne payent

aucun droit d'entrée ni de sortie, à moins qu'ils n'aient requis le service des pilotes, auquel cas ils payent intégralement d'après les tarifs.

Les frais de pilotage pour l'entrée et la sortie des bâtiments de l'État, ainsi que pour les prises faites par lesdits bâtiments, sont payés d'après les tarifs de pilotage établis pour les navires du commerce.

Les tarifs à appliquer pour le pilotage, soit de jour, soit de nuit, pour l'embouchure du Rhône, sont les mêmes que ceux prévus pour le pilotage de nuit dans le canal Saint-Louis.

Art. 101 *bis*. — Les bâtiments dispensés du pilotage en vertu des dispositions de l'article 1er de la loi du 29 janvier 1881, qui désireront recourir à l'aide des pilotes, supporteront les droits ci-après :

Le jour :

De 10 tonneaux à 30 tonneaux, 4f,50.

De 30 tonneaux 1/100 à 60 tonneaux, 5 francs.

De 60 tonneaux 1/100 à 80 tonneaux, 5f,50.

La nuit :

De 10 tonneaux à 30 tonneaux, 9 francs.

De 30 tonneaux 1/100 à 60 tonneaux, 10 francs.

De 60 tonneaux 1/100 à 80 tonneaux, 11 francs.

Art. 101 *ter*. — Le pilotage sera dit « de jour » entre trois heures du matin et neuf heures du soir, du 1er avril au 30 septembre, et de six heures du matin à 7 heures, du 1er octobre au 31 mars.

Art. 101 *quater*. — Les bâtiments, pour appeler les pilotes du port Saint-Louis, doivent arborer, en tête du mât de l'avant, au-dessous du pavillon national, le pavillon de pilote, le guidon d'arrondissement ou de tout autre pavillon à leur disposition. Ce second pavillon constitue le signal spécial d'appel des pilotes du port Saint-Louis.

Les navires à destination du port Saint-Louis mouillés dans le golfe de Fos, qui ont à changer de mouillage, à entrer dans le canal et qui réclament le concours des pilotes du port Saint-Louis, payent à ces pilotes un salaire basé sur le tiers du prix du pilotage réglementaire.

Les bâtiments qui se présentent pendant la nuit devant le golfe de Fos, pour entrer dans le port Saint-Louis, sont provisoirement pilotés par les pilotes du port de Bouc qui perçoivent, pour ce service, les frais de pilotage fixés au tarif en vigueur dans ce dernier port.

Les bâtiments qui vont dans le golfe de Fos pour y relâcher ou pour se rendre à Bouc continuent d'être pilotés par les pilotes de la station de Bouc.

Art. 104. — Le patron-pilote et le sous-patron reçoivent, en sus de leur part dans le profit commun, le premier une indemnité de 2. p. 100 et le second une indemnité de 1 p. 100 sur le total du produit mensuel des droits de pilotage.

Art. 2. — Le décret du 1er juillet 1876 est abrogé.

. . . .

(N° 167)

[10 janvier 1890]

Décret rejetant la demande d'indemnité formulée par le département des Ardennes à raison de l'incorporation dans le réseau d'intérêt général de deux chemins de fer d'intérêt local.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu la loi du 14 avril 1881 (*), article 1er, qui incorpore dans le réseau d'intérêt général les deux chemins de fer d'intérêt local d'Amagne à Vouziers et de Vouziers à Apremont;

Vu, notamment, le 2e paragraphe de cet article 1er de la loi du 14 avril 1881, ainsi conçu : « Il sera statué, s'il y a lieu, par décret rendu en conseil d'État, sur les dédommagements qui pourraient être réclamés par le département des Ardennes »;

Vu la délibération en date du 21 avril 1887, par laquelle le conseil général du département des Ardennes réclame de l'État une indemnité de 630.000 francs à raison du préjudice que l'incorporation dans le réseau d'intérêt général des deux chemins de fer d'intérêt local précités a causé audit département;

Vu la loi du 20 novembre 1883, article 2, qui fait cession à la compagnie des chemins de fer de l'Est de divers chemins de fer, au nombre desquels se trouve comprise une ligne d'Amagne à Vouziers et à Apremont;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il n'y a lieu d'accorder aucune indemnité ni aucun

---

(*) *Ann.* 1881, p. 885.

dédommagement au département des Ardennes, à raison de l'incorporation dans le réseau d'intérêt général des lignes d'intérêt local d'Amagne à Vouziers et de Vouziers à Apremont.

. . . .

(N° 168)

[10 janvier 1890]

Décret portant approbation des travaux à exécuter sur les lignes du Tlélat à Ras-el-Mâ et de la Sénia à Aïn-Témouchent (Ouest-Algérien).

1° Sont approuvés les travaux à exécuter par la Compagnie de l'Ouest-Algérien, pour l'établissement de citernes dans diverses gares et maisons de garde sur les lignes du Tlélat à Ras-el-Mâ et de la Sénia à Aïn-Témouchent, conformément au projet présenté le 28 juin 1889.

2° Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet, lesquelles sont évaluées à 18.372 francs, y compris la majoration de 12 p. 100 pour frais généraux, seront imputées sur le compte des 5.100.000 francs ouvert conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur l'ensemble des lignes de l'Ouest-Algérien, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 169)

[10 janvier 1890]

Approbation des travaux à exécuter au port de Philippeville.

1° Sont autorisés les travaux à exécuter au port de Philippeville pour le prolongement, sur 225 mètres, de la jetée du Nord et l'appropriation de la petite darse, conformément aux dispositions générales du projet dressé par les ingénieurs du service maritime, à la date du 23 novembre 1888 et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 7 mars 1889;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce de Philippeville, ainsi qu'il résulte de sa délibération en date du 24 novembre 1888, de contribuer, pour une somme de 1.300.000 francs, à la dépense de ces travaux, évalués à 2 millions 70.000 francs;

3° Le surplus de la dépense, soit 770.000 francs, sera prélevé sur les ressources inscrites annuellement au budget du ministère des travaux publics (deuxième section : *Amélioration des ports en Algérie*).

(N° 170)

[16 janvier 1890]

Décret relatif à la réforme de divers timbres mobiles et à la création de nouveaux types.

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il est créé des timbres mobiles :

1° A 0f,35 pour les récépissés de chemins de fer concernant des transports effectués en grande vitesse;

2° A 0f,70 pour les récépissés concernant des transports effectués autrement qu'en grande vitesse.

Ces timbres mobiles ne pourront être apposés que sur des récépissés accompagnant les envois venant des pays étrangers ou sur les pièces tenant lieu de récépissés;

3° A 0f,15, en principal, pour les affiches.

Art. 2. — Les différents timbres mobiles destinés à l'acquittement :

Des droits de timbre proportionnel;

Des droits de timbre de dimension;

Des droits de timbre des quittances délivrées par les comptables des deniers publics;

Des droits de timbre des quittances, acquits, reçus ou décharges de sommes, titres, valeurs ou objets;

Des droits de timbre des récépissés de chemins de fer accompagnant des marchandises venant de l'étranger;

Des droits de timbre des connaissements créés en France ou venant de l'étranger ;

Des droits de timbre des papiers destinés aux affiches ;

Et des droits de timbre des copies d'exploits et de significations de tous actes ou pièces, porteront une figure identique et seront conformes au modèle ci-annexé.

Art. 3. — La couleur de ces timbres peut être changée ou modifiée par décision du ministre des finances.

Art. 4. — L'administration de l'enregistrement, des domaines et du timbre pourra utiliser les timbres mobiles aux anciens modèles ou en effectuer le retrait quand elle le jugera convenable.

Art. 5. — Dans les cas prévus aux deux articles précédents, le ministre des finances est autorisé à fixer une date au delà de laquelle les timbres retirés de la circulation ne peuvent plus être utilisés. Les anciennes vignettes doivent être échangées par les détenteurs avant cette date.

Art. 6.— L'administration de l'enregistrement fera déposer aux greffes des cours et tribunaux des spécimens des nouveaux timbres mobiles.

Chaque dépôt sera constaté par un procès-verbal dressé sans frais.

. . . .

(N° 171)

[18 janvier 1890]

Décret fixant les allocations pour la procédure à suivre devant les conseils de préfecture.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur :

Vu la loi du 22 juillet 1889 (*) sur la procédure à suivre devant les conseils de préfecture, et notamment les articles 64, 65 et 67 ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera alloué pour la copie des requêtes, mémoires

---

(*) V. *suprà*, p. 9.

et pièces y annexées, par rôle de 25 lignes à la page et de 12 syllabes à la ligne, 50 centimes.

Art. 2. — Il sera alloué à chaque expert, par vacation de trois heures, s'il est domicilié dans le département de la Seine ou dans une ville dont la population excède 100.000 habitants, 8 francs; s'il est domicilié dans une ville dont la population excède 30.000 habitants, 7 francs; ailleurs, 6 francs.

Il ne pourra être taxé aux experts plus de trois vacations par jour à la résidence, et quatre hors de la résidence.

Les experts auront, en outre, droit à une vacation pour la prestation de serment et une pour le dépôt du rapport, indépendamment de leurs frais de transport.

Art. 3. — Si les experts sont appelés par le conseil de préfecture, soit à dresser un devis détaillé, soit, à défaut de l'architecte, à diriger des travaux ou à procéder à la vérification et au règlement de mémoire d'entrepreneurs, il leur sera alloué :

1° Pour rédaction de devis, 1 1/2 p. 100; 2° pour direction de travaux, 1 1/2 p. 100; 3° pour vérification et règlement, 2 p. 100.

Cette allocation sera répartie également entre les experts ou attribuée à l'un d'eux, suivant que le travail aura été fait en commun ou par un seul expert.

Les travaux rémunérés à part comme il est dit ci-dessus n'entreront pas en compte dans le calcul des vacations.

Art. 4. — La mise au net du rapport sera taxée conformément à l'article 1er.

Art. 5. — Il sera alloué aux experts, pour frais de transport :

1° En chemin de fer, 20 centimes par kilomètre;

2° Sur les routes ordinaires, 40 centimes par kilomètre.

La première taxe sera applicable de droit quand le parcours sera desservi par une voie ferrée.

En matière de contributions directes et de taxes assimilées, le parcours effectué en dehors des limites du département, n'entrera pas en compte; dans les autres matières, il pourra être admis suivant les circonstances de l'affaire.

Art. 6. — Si les experts sont appelés, par application de l'article 22 de la loi du 22 juillet 1889, à comparaître devant le conseil de préfecture, ils seront rémunérés conformément aux articles 2 et 5 du présent décret.

Art. 7. — Les frais divers dont les experts auront dû faire l'avance, tels que le papier timbré, l'enregistrement, les ports de lettres et de paquets et le coût de tous travaux et opérations

indispensables à l'accomplissement de leur mission leur seront remboursés sur état.

Art. 8. — Les experts ne pourront rien réclamer pour s'être fait aider par des copistes, dessinateurs, toiseurs, porte-chaînes, etc., ces frais étant compris dans les allocations ci-dessus mentionnées pour vacations, rédaction de devis, direction de travaux, règlement et mise au net du rapport.

Art. 9. — Le président, en procédant à la taxe des vacations et autres frais, les réduira s'ils lui paraissent excessifs.

Il n'admettra en taxe ni les opérations, visites et plans inutiles, ni les longueurs dans les rapports.

Art. 10. — Les dispositions qui précèdent seront applicables à la tierce-expertise prévue en matière de contributions directes par l'article 5 de la loi du 29 décembre 1884.

Art. 11. — Les dispositions des articles 2, 5 et 6 seront applicables à l'expert ou aux experts nommés par le conseil de préfecture pour faire une vérification d'écritures.

Toutefois, la vérification devant être effectuée en présence d'un membre du conseil de préfecture désigné à cet effet, les experts n'auront droit à aucune vacation supplémentaire pour la prestation de serment ou pour le dépôt du rapport.

Art. 12. — Les dépositaires de pièces appelés à les représenter devant le conseil de préfecture seront assimilés aux experts quant aux frais de voyage et aux vacations.

Art. 13. — Lorsque le conseil de préfecture se transportera tout entier ou que l'un ou plusieurs de ses membres se transporteront sur les lieux, chaque conseiller aura droit à des frais de transport calculés comme à l'article 6, et en outre, si le transport a lieu à une distance d'un myriamètre au moins, à une indemnité de 12 francs par jour. Le secrétaire-greffier aura droit aux mêmes frais de route et à une indemnité de 8 francs par jour.

Art. 14. — Les témoins entendus dans une enquête pourront requérir la taxe.

Leurs frais de transport seront taxés ainsi qu'il suit :

1° En chemin de fer, 15 centimes par kilomètre;

2° Sur les routes ordinaires, 40 centimes par kilomètre.

La première taxe sera applicable de droit quand le parcours sera desservi par une voie ferrée.

Il sera, en outre, alloué aux témoins, à titre de taxe de comparution, une indemnité de 2 à 10 francs par jour.

Art. 15. — Dans tous les cas où il y aura lieu à signification par exploit d'huissier, soit d'un arrêté d'avant faire droit, soit

d'un arrêté définitif, soit d'une décision du président liquidant les frais d'expertise ou les dépens, l'huissier aura droit aux émoluments qui lui sont attribués par le tarif en vigueur devant les tribunaux de première instance.

Art. 16. — Le présent décret n'est pas applicable en matière électorale.

. . . .

(N° 172)

[21 janvier 1890]

Exécution de divers travaux aux ponts de Saint-Cloud et de Sèvres (Seine).

1° Sont autorisés les travaux à exécuter pour la construction d'une seconde arche marinière au pont de Saint-Cloud et de deux arches marinières au pont de Sèvres, sur la Seine, conformément aux dispositions des avants-projets en date des 19-20 juillet et 20-22 août 1887;

2° La dépense, évaluée à 152.000 francs, pour le pont de Saint-Cloud, et à 500.000 francs pour le pont de Sèvres, soit en totalité à 652.000 francs, sera imputée sur les crédits annuellement ouverts à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des rivières.

(N° 173)

[22 janvier 1890]

Arrêté instituant au ministère de la guerre une commission chargée de rechercher les meilleurs moyens d'organiser la surveillance et la garde des voies ferrées en temps de guerre.

Par arrêté en date du 22 janvier 1890, rendu sur la proposition du général de division chef de l'état-major général, une commission est instituée au ministère de la guerre en vue de rechercher les meilleurs moyens d'organiser la surveillance et la garde des voies ferrées en temps de guerre.

Cette commission est ainsi composée :

Président.

M. le général de division Mathieu, vice-président de la commission militaire supérieure des chemins de fer.

Membres.

MM. le général de brigade de Saint-Germain, sous-chef de l'état-major général.
le général de brigade Gallimard, directeur de l'infanterie au ministère de la guerre.
le général de brigade Leplus, chef du 4e bureau de l'état-major général (chemins de fer).
Cazelles, conseiller d'État, directeur de la sûreté générale au ministère de l'intérieur.
Bouffet, conseiller d'État, directeur de l'administration départementale et communale au ministère de l'intérieur.
Gay, directeur des chemins de fer au ministère des travaux publics.
Barabant, directeur de la compagnie des chemins de fer de l'Est.
Marin, directeur de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.
Taverna, capitaine, attaché au 4e bureau de l'état-major général, secrétaire.

. . . .

(N° 174)

[23 janvier 1890]

Décret qui autorise la Société des Chemins de fer économiques du Nord à entreprendre l'exploitation du tramway de Quiévrain à Roisin, formant le prolongement, en Belgique, du tramway de Valenciennes à Blanc-Misseron.

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La Société anonyme des chemins de fer économiques du Nord est autorisée, par dérogation à l'article 2 du décret du 30 mars 1885, à entreprendre l'exploitation du tramway

de Quiévrain à Roisin, formant le prolongement, en Belgique, du tramway de Valenciennes à Blanc-Misseron, conformément aux clauses et conditions de la convention passée le 2 juin 1889, avec la compagnie dite *Société nationale des chemins de fer vicinaux*.

. . . .

(N° 175)

[25 janvier 1890]

Décret portant suppression et autorisation de franchise postale.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est supprimée la franchise postale du directeur général des forêts pour la réception, sans condition de contreseing, des correspondances qui lui sont adressées à raison de ses fonctions.

Art. 2. — Sont supprimées les franchises postales désignées au tableau A annexé au présent décret.

Art. 3. — Les fonctionnaires désignés au tableau B annexé au présent décret sont autorisés à correspondre entre eux en franchise, par la poste, dans les conditions exprimées au même tableau.

. . . .

TABLEAU A

FRANCHISES SUPPRIMÉES		
. . . .	. . .	. . . .
Gardes généraux adjoints des forêts.	Ingénieurs	. . . . des ponts et chaussées. du service des bois de marine, chefs de bassin ou en sous-ordre dans un bassin. . . . .
. . . .	. . .	. . . .
Sous-Inspecteurs des forêts.	Ingénieurs	. . . . des ponts et chaussées. du service des bois de marine, chefs de bassin. du service des bois de marine, en sous-ordre dans un bassin. . . . .
Sous-Inspecteurs des forêts en Algérie.	. . . . Ingénieurs des mines.	
. . . .	. . .	. . . .

TABLEAU B

DÉSIGNATION DES FONCTIONNAIRES OU DES PERSONNES		FORME sous laquelle la correspondance circulant en franchise doit être présentée.	ARRONDISSEMENT, circonscription ou ressort dans l'étendue duquel la correspondance contresignée circule en franchise.
autorisés à contresigner leur correspondance de service.	auxquels la correspondance de service des fonctionnaires et des personnes désignés dans la colonne ci-contre doit être remise en franchise.		
. . . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .
Directeurs de l'hydraulique agricole en tournée.	Conducteurs des ponts et chaussées	S. B.	Toute la République.
	. . . .	. . . . .	. . . . .
	Ingénieurs en chef des ponts et chaussées	S. B.	Toute la République.
	Ingénieurs et sous-ingénieurs des ponts et chaussées	*id.*	*id.*
	Inspecteurs généraux des ponts et chaussées et de l'hydraulique agricole	*id.*	*id.*
	. . . .	. . . . .	. . . . .
Inspecteurs adjoints des forêts.	. . . .	. . . . .	. . . . .
	Ingénieurs des ponts et chaussées	S. B.	Conservation forestière.
	Ingénieurs du service des bois de marine, chefs de bassin.	*id.*	Bassin forestier.
	Ingénieurs du service des bois de marine, en sous-ordre dans un bassin.	*id.*	*id.*
Inspecteurs adjoints des forêts en Algérie.	. . . .	. . . . .	. . . . .
	Ingénieurs des mines.	S. B.	Département.
	. . . .	. . . . .	. . . . .
Inspecteurs adjoints des forêts, chefs de service.	Même franchise que les inspecteurs des forêts	»	»
. . . . . .	. . . .	. . . . .	. . . . .

(N° 176)

[28 janvier 1890]

Décret portant réglementation de la récolte des herbes marines.

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 2 du décret du 8 février 1868 et les dispositions du décret du 31 mars 1873 sont abrogés et remplacés par les articles suivants :

« Art. 2. — La récolte des goëmons de rive appartient aux habitants des communes riveraines et aux propriétaires de terres cultivées situées dans ces communes, lorsqu'ils sont de nationalité française ou admis à domicile en France, sous les conditions suivantes :

« Tout habitant qui réside dans la commune depuis six mois a le droit de participer à cette récolte.

« Les propriétaires de terres cultivées situées dans les communes du littoral ont droit à la récolte du goëmon de rive sans être tenus de justifier du fait d'habitation, lorsque ces terres ont une contenance de 15 ares au moins et qu'elles sont exploitées par eux. Cependant, pour les propriétés indivises ou communes, ce droit n'appartient qu'aux copropriétaires dont la part dans les terres cultivées faisant partie de la propriété totale est, en surface, au moins de 15 ares.

« Art. 2 *bis*. — Les propriétaires non habitants admis à la récolte doivent présenter leurs titres de propriété dûment enregistrés.

« Ils peuvent exercer leur droit non seulement par eux-mêmes, mais, de plus, par leurs conjoints et par leurs enfants légitimes habitant avec eux. Toute autre personne employée par eux doit être habitante de la commune riveraine.

« Art. 2 *ter*. — Les personnes n'habitant pas les communes riveraines qui se trouveraient déchues, en vertu des articles précédents 2 et 2 *bis*, du droit qu'elles possèdent de participer à la récolte, notamment celles qui sont propriétaires dans lesdites communes de parcelles d'une contenance inférieure à 15 ares, continuent à jouir de ce droit, mais seulement à titre viager.

« Elles pourront l'exercer suivant les conditions prévues au 2e paragraphe de l'article 2 *bis*.

« Dans tous les cas, ce droit viager n'existera que si les terres qui le confèrent sont cultivées, et si les titres de propriété invoqués ont une date certaine, antérieure à la promulgation du présent décret. »

. . . .

(N° 177)

[30 janvier 1890]

Modification du règlement général de pilotage du premier arrondissement maritime (section de Ouistreham — quartier de Caen).

Le Président de la République française,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les articles 342, § 2, 343, § 4 et 5, et 345 du règlement général de pilotage pour le premier arrondissement maritime, en date du 29 août 1854, sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. 342, § 2. — Le nombre des pilotes de la station de Ouistreham est fixé à douze pilotes, et celui des aspirants à trois. Jusqu'à ce que l'effectif se trouve réduit à ces chiffres, les vacances qui se produiront dans le personnel des pilotes ne seront pas remplies, à moins qu'elle ne proviennent du décès d'anciens pilotes remplacés par des aspirants antérieurement à la promulgation du présent décret.

« Art. 343, § 4. — Un des trois bateaux-pilotes devra être constamment à la mer, excepté dans les cas de force majeure dûment constatés par le chef du pilotage et, s'il rentre sans nécessité absolue, le patron est semoncé ou puni, selon le cas, par l'autorité compétente. Un deuxième bateau est toujours complètement prêt à prendre la mer.

« § 5. — Les pilotes doivent sortir au premier ordre qui leur est donné par le chef du pilotage.

« Art. 345. — Les droits déterminés par l'article qui précède comprennent le pilotage depuis la haute mer jusque dans le sas de l'avant-port de Ouistreham, par le canal et jusqu'à l'entrée du nouveau lit dans la rivière d'Orne.

« Le pilotage au delà de ces limites, tant à la montée qu'à la descente, n'est obligatoire que pour les navires étrangers assimilés ou non assimilés.

« Ces navires sont tenus en montant, soit par le canal, soit par la rivière, d'avoir à bord un pilote qui les conduit jusqu'à ce qu'ils soient amarrés au quai de Caen. De même, un pilote doit les prendre à Caen pour descendre. Dans l'un et l'autre cas, le

pilote reçoit, par marée, en sus des droits portés à l'article qui précède :

« 1° Pour la conduite des navires étrangers assimilés :

« De 100 tonneaux et au-dessous, 6 francs ;

« De 100 à 150 tonneaux, 6f,50 ;

« De 150 à 200 tonneaux, 7 francs.

« Au delà de 200 tonneaux, chaque fraction de 50 tonneaux donne lieu à une augmentation de taxe de 0f,50 par marée, soit 1 franc pour la montée et la descente.

« 2° Pour la conduite des navires non assimilés, une indemnité calculée conformément au tarif ci-dessus avec une augmentation de 50 p. 100.

« L'indemnité fixée pour les navires étrangers assimilés est payée, par marée, par tout capitaine de navire français qui veut, soit en montant, soit en descendant la rivière ou le canal, avoir un pilote à bord.

Tout capitaine de navire français ou étranger arrivé au premier débarcadère du port de Caen peut exiger que le pilote reste à bord jusqu'à la marée suivante, soit pour faire monter le bâtiment au quai de Juillet, soit pour le faire passer de la rivière d'Orne dans le bassin ou du bassin dans la rivière d'Orne.

« Dans chacun de ces cas, il sera payé au pilote une indemnité de 5 francs.

« Pour les navires qui, entrant dans la rivière d'Orne, ne remontent pas jusqu'à l'entrée du nouveau lit ou qui, descendant, partent d'un point au-dessous de cette limite, les droits de pilotage sont réglés comme suit :

« De la haute mer à la pointe du Siège à l'entrée du nouveau lit, et réciproquement, trois quarts de pilotage ;

« De la pointe du Siège à l'entrée du nouveau lit, et réciproquement, un quart de droit.

« Le pilotage à la mer se fera toujours de préférence au pilotage dans le canal et la rivière. ».

. . . .

(N° 178)

[31 janvier 1890]

Décret autorisant le sieur de Saint-Clair à établir une jetée-promenade à Villers-sur-Mer (Calvados).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le sieur G. de Saint-Clair, demeurant à Paris, 1, rue Lincoln, est autorisé à établir et exploiter à ses risques et périls une jetée-promenade métallique sur la plage de Villers-sur-Mer (Calvados), à l'emplacement désigné sur le plan joint à la demande ci-dessus visée, lequel sera également annexé au présent décret.

Art. 2. — Le plan supérieur de la jetée sera établi à 2 mètres au moins au-dessus du niveau des plus hautes mers d'équinoxes; il sera placé du côté de terre, exactement au niveau du sol du chemin de grande communication n° 34.

La jetée présentera une longueur de 320 mètres au maximum. Sa largeur sera de 7 mètres au maximum, sauf pour les 20 derniers mètres constituant son extrémité vers le large, où la largeur pourra être portée à 37 mètres.

Les trois côtés extérieurs de la plate-forme ainsi constituée seront munis de débarcadères pour yachts et bateaux.

La construction sera entièrement métallique, excepté le tillac, qui sera en charpente.

Les fermes supportant le tablier seront espacées de 18 mètres au moins, chacune d'elle étant portée par trois pieux.

Il ne pourra pas être déposé d'enrochements sur la plage, pour la défense des fondations.

Art. 3. — La jetée sera pourvue sur toutes faces des apparaux nécessaires pour l'amarrage et le sauvetage, tels que organeaux, chaînes, échelles, etc...

La distance séparant deux échelles voisines sur l'un des côtés de la jetée ne pourra être supérieure à 60 mètres. A chaque échelle correspondra un organeau pour l'amarrage des petits bateaux.

Les montants des échelles seront peints en blanc.

Art. 4. — L'extrémité de la jetée sera signalée au moyen d'un feu de marée vert produit par un appareil dioptrique de 0m,20 de diamètre.

Ce feu sera élevé de 6 mètres au moins au-dessus du niveau des plus hautes mers; il sera allumé dès que la mer montante aura donné une hauteur d'eau de 2 mètres à l'extrémité de la jetée et sera éteint aussitôt qu'à mer baissante la profondeur au même point sera descendue au-dessous de ce chiffre.

La charpente qui supportera le feu sera installée sur le tillac

et dans l'axe longitudinal de la jetée; elle sera disposée de manière que le feu puisse être vu par les navigateurs jusqu'à la laisse des basses mers, contre le chenal du port de Dives et celui du port de Trouville.

Art. 5. — L'appareil dioptrique ci-dessus mentionné, muni d'une lampe à huile minérale du type en usage aujourd'hui pour l'éclairage des côtes de France, ainsi que des rechanges et accessoires d'usage, sera fourni aux frais du permissionnaire par l'un des fournisseurs du dépôt des phares.

Art. 6. — L'allumage et l'entretien du feu seront confiés au service des ponts et chaussées. Les frais annuels en résultant savoir : salaire de l'allumeur, fourniture d'huile, de mèches, de cheminées, réparations au matériel, seront soldés par le permissionnaire, au moyen d'une redevance qu'il versera à titre de fonds de concours à la caisse du Trésor et d'avance, le 2 janvier de chaque année.

L'agent désigné pour l'allumage, ainsi que le conducteur et les ingénieurs des ponts et chaussées chargés de la surveillance, auront le droit d'intercéder au feu à toute heure de la journée ou de la nuit, en se servant gratuitement de la jetée.

Art. 7. — Un mois au plus après la mise en place de la dernière ferme de la jetée vers le large, le permissionnaire devra, dans les conditions ci-dessus énoncées, assurer le service du feu. Il soldera à cette époque les dépenses d'allumage et d'entretien au prorata du nombre de jours à écouler jusqu'au 1er janvier suivant.

Art. 8. — La redevance annuelle pour l'allumage et l'entretien du feu est fixé à 550 francs.

L'administration se réserve le droit de modifier le chiffre de cette redevance tous les cinq ans, à partir du premier allumage.

Art. 9. — Il est interdit au permissionnaire de montrer aux navigateurs, après le coucher du soleil, aucune lumière susceptible d'être confondue par eux avec des phares ou fanaux. En conséquence, tous les becs de gaz, lanternes à huile, lampes électriques, etc., qui seraient allumées sur la jetée ou dans les bâtiments édifiés sur la plate-forme, devront être masqués du côté de la mer, conformément aux prescriptions de détail qui seront donnés dans chaque cas par les ingénieurs du service des phares et balises.

Art. 10. — Pour l'occupation temporaire du domaine public maritime, autorisée par le présent décret, le sieur de Saint-Clair payera au bureau des douanes de Dozulé, le 2 janvier de chaque année, une redevance de 350 francs.

Cette redevance, qui sera payable par trimestre et d'avance, commencera à courir à la date du décret d'autorisation.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans à partir de cette date.

Pour garantir le payement de cette redevance, le permissionnaire sera tenu de fournir une caution de nationalité française, reconnue solvable par le receveur des domaines de Dozulé et qui s'engagera, solidairement avec lui, au payement de ladite redevance sans aucune division ni discussion.

Art. 11. — Le permissionnaire ne pourra commencer les travaux qu'après avoir versé à la caisse du Trésor un cautionnement de 2.000 francs, à titre de garantie, pour faire face aux dépenses que nécessiteraient l'enlèvement éventuel ainsi que la remise des lieux en leur état primitif, enfin le service des feux.

Art. 12. — Le permissionnaire sera tenu de permettre la circulation du public sur la jetée et d'y laisser accoster les canots, barques de pêche ou bateaux de plaisance, à l'effet de débarquer ou d'embarquer leurs passagers. En retour de cette obligation, le sieur de Saint-Clair est autorisé à percevoir à son profit les droits ci-après, savoir :

A. Par personne faisant usage de la jetée pour s'embarquer dans un canot, barque, bateau ou en débarquer, sans colis, ou avec des colis d'un poids total ne dépassant pas 40 kilogrammes	0f,50
B. Par personne faisant usage de la jetée en dehors du cas précédent, avec ou sans colis	0f,35
C. Pour les colis d'un poids total supérieur à 40 kilogrammes, portés ou traînés en voiture à bras, par chaque 10 kilogrammes (ou fraction de 10 kilogrammes) en plus	0f,10
D. Pour un canot entièrement ouvert, débarquant ou embarquant des voyageurs avec ou sans bagages, par course	0f,30
E. Pour chaque voyage d'un bâtiment portant des marchandises, quand le tonnage de jauge légale de ce bâtiment est :	
1° En dessous de 15 tonnes de jauge	0f,30
2° De 15 à 50 tonneaux de jauge	0f,50
3° Au-dessus de 50 tonneaux de jauge	0f,75
F. Pour une allège, par voyage et par tonneau de jauge légale	0f,20

Art. 13. — Le permissionnaire laissera les pêcheurs et autres navigateurs débarquer sur la jetée dans les cas de force majeure et ne pourra réclamer de ce chef le payement d'aucune redevance.

Art. 14. — La jetée et toutes ses dépendances seront constamment entretenues en bon état.

Art. 15. — Les travaux qui font l'objet de la présente autorisation devront être terminés dans un délai de trois ans.

Le permissionnaire devra soumettre au Ministre des travaux publics les projets d'exécution ou de modification des ouvrages à installer. Il devra exécuter les travaux conformément auxdits projets et avec les modifications qui lui auront été prescrites par le Ministre.

Art. 16. — Dans le cas où, à une époque quelconque, l'administration jugerait nécessaire, dans l'intérêt de la navigation, de la conservation du domaine public ou de la défense militaire, de supprimer soit momentanément, soit définitivement une partie ou la totalité des installations, le permissionnaire devra exécuter à ses frais la suppression prescrite et remettre l'emplacement des ouvrages supprimés dans son état primitif.

Faute par lui de se conformer à cette obligation dans un délai de deux mois à dater de la réquisition, il sera procédé d'office et à ses frais à l'exécution des travaux nécessaires.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée que dans les formes suivies pour la présente autorisation.

Art. 17. — Faute par le permissionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent décret, il encourra le retrait de l'autorisation.

Ce retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure par décret rendu en Conseil d'État, sur le rapport du Ministre des travaux publics. Il ne pourra donner lieu à aucune indemnité.

Art. 18. — Quel que soit le motif pour lequel le retrait de l'autorisation aura été prononcé, le permissionnaire sera tenu de démolir les ouvrages par lui édifiés, d'évacuer les lieux et de les remettre dans leur état primitif, dans un délai de deux mois à partir de la notification du décret prononçant le retrait. Ce délai passé, et faute par le permissionnaire d'avoir exécuté les travaux de démolition et de remise des lieux en état, il y sera pourvu d'office et à ses frais.

Art. 19. — Le permissionnaire sera tenu de faire élection de domicile à Villers-sur-Mer.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signication à lui adressée sera valable lorsqu'elle aura été faite à la mairie de Villers-sur-Mer.

Art. 20. — Le permissionnaire ne pourra se substituer aucune autre personne ou société, s'il n'y a pas été préalablement autorisé par le Ministre des travaux publics.

. . . .

(N° 179)

[31 janvier 1890]

Décret autorisant la chambre de commerce de Dieppe à établir et à administrer sur les quais du port des appareils pour le pesage des marchandises.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Dieppe (Seine-Inférieure) est autorisée à établir et à administrer sur les quais du port de Dieppe, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret, des appareils pour le pesage des marchandises.

Sont compris parmi les appareils dont l'administration est soumise audit cahier des charges, les ponts-bascules que la chambre de commerce a été autorisée à établir par les décrets des 11 novembre 1875 (*) et 21 octobre 1880.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'exploitation de ces appareils formeront des comptes et des budgets spéciaux; ces comptes et ces budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du ministre des travaux publics.

Aucune nature nouvelle de dépense n'y pourra figurer que sur avis conforme du ministre des travaux publics.

. . . .

(*) *Ann.* 1877, p. 208.

PORT DE DIEPPE.

Installation par la chambre de commerce d'appareils de pesage sur les quais du port.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce est autorisée à établir et à administrer dans le port de Dieppe, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend des appareils pour le pesage des marchandises.

Art. 2 (*comme au type*) (*). . . . .

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à mettre à la disposition du public tels appareils de pesage qu'elle jugera convenables, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

(*) Le type de cahier des charges est annexé à la circulaire ministérielle du 19 janvier 1886.

Cette circulaire, ainsi que le cahier des charges-type, n'ayant pas été insérés dans les *Annales* à l'époque voulue, nous les reproduisons ci-dessous :

Circulaire du 19 janvier 1886. — *Ports maritimes. Mesures générales. Outillage des ports. Envoi d'exemplaires d'un cahier des charges-type.* — Monsieur l'ingénieur en chef, le Conseil d'État a exprimé, à diverses reprises, le vœu que mon administration fit dresser un cahier des charges-type applicable aux concessions d'appareils de manutention et de hangars pour le dépôt des marchandises sur les quais des ports de commerce.

L'étude de cette question a été confiée à une commission spéciale d'inspecteurs généraux des ponts et chaussées qui a préparé un projet dont les dispositions ont été successivement examinées et discutées par le Conseil général des ponts et chaussées et par la section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État.

J'ai l'honneur de vous informer que j'ai adopté le cahier des charges-type proposé en dernier lieu par le Conseil d'État.

Vous trouverez ci-joint exemplaires de ce document dont les dispositions s'expliquent suffisamment par elles-mêmes pour qu'il n'y ait pas lieu d'entrer dans aucune explication à cet égard.

Ce cahier des charges devra servir de modèle pour les projets de concessions que vous auriez à me soumettre et il suffira d'y apporter, dans chaque cas particulier, les changements de détail que pourront nécessiter soit la na-

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Les appareils que le permissionnaire est tenu dès maintenant d'établir ou de maintenir en service sont les suivants :

---

ture de la concession, soit la qualité du concessionnaire, soit enfin les circonstances locales.

Recevez, etc.

. . . .

Installation de grues, hangars, etc., sur les quais des ports maritimes de commerce. — Cahier des charges-type.

TITRE Ier. — OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. *Objet de l'autorisation.* — L'outillage que. . . . . est autorisé à établir et à exploiter (Lorsque le permissionnaire sera une chambre de commerce, on remplacera *exploiter* par *administrer.*) dans le port de. . . . . aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend. . . . . des grues ou des treuils hydrauliques ou à vapeur pour le chargement ou le déchargement des navires, pour la manutention des marchandises sur les quais, pour le mâtage et le dématage des navires ; des hangars pour abriter les marchandises, pendant les opérations de reconnaissance sur le terre-plein des quais, etc.

Art. 2. *Nature de l'autorisation.* — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage des appareils et des hangars est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port dont l'administration est seule juge.

Les quais sur lesquels ils sont installés restent affectés à l'usage libre du public, sous l'autorité exclusive de la police du port.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels appareils, engins ou abris qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II. — EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. *Nombre et nature des appareils autorisés.* — Les engins et abris que le permissionnaire est autorisé à établir sont les suivants (Pour les chambres de commerce, on remplacera *est autorisé à établir* par *est tenu dès maintenant d'établir.*) :

. . . .

(Indiquer le nombre, la nature et la force des divers appareils autorisés : — grues fixes, roulantes ou flottantes, à bras, à vapeur ou hydrauliques ; treuils ; la surface à couvrir par les hangars, etc. . . . .)

Art. 4. *Emplacements.* — L'emplacement définitif des hangars et des appareils fixes, les dispositions et le tracé des voies ferrées destinées au déplacement des appareils mobiles, l'emplacement des bâtiments annexes pour machines à vapeur, accumulateurs d'eau comprimée et bureaux, le tracé des con-

1° Six ponts-bascules de la force de 15 tonnes chacun pour le pesage des marchandises chargées sur voitures;

2° Un pont-bascule de la force de 20 tonnes pour le pesage des marchandises chargées sur voitures ou sur wagons.

Art. 4. — L'emplacement définitif des appareils est déterminé par le ministre des travaux publics sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

---

duites d'eau et de gaz sont déterminés par le Ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Art. 5. *Projets d'exécution.* — Le permissionnaire est tenu de soumettre au Ministre des travaux publics les projets d'exécution ou de modification de tous les ouvrages ou engins à installer.

Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire.

Le Ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité des quais ainsi que la conservation des ouvrages du port.

Il peut prescrire que certaines parties des hangars soient disposées de manière à être fermées la nuit par mesure de sécurité, et que certaines parties couvrent les voies ferrées affectées au stationnement des wagons de chemin de fer en cours de chargement ou de déchargement le long des terre-pleins des quais.

Art. 6. *Exécution des travaux.* — Le permissionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés, et avec les modifications prescrites par le Ministre des travaux publics.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Art. 7. *Entretien des ouvrages.* — Les ouvrages établis par le permissionnaire doivent être constamment entretenus en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

Le permissionnaire doit tenir constamment propres les abords des grues fixes, les voies de roulement des grues mobiles et leurs abords, ainsi que l'intérieur des hangars.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par le permissionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 8. *Responsabilité vis-à-vis des tiers.* — Le permissionnaire est responsable, vis-à-vis des tiers, de la réparation des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien des constructions et engins.

Art. 9. *Frais de construction et d'entretien.* — Tous les frais de premier établissement, de modification et d'entretien sont à la charge du permissionnaire.

Sont également à sa charge les frais des changements qu'il peut être autorisé par le Ministre des travaux publics à apporter aux ouvrages du port, aux becs de gaz, canons d'amarrage, etc. . . . .

Art. 10. *Pavages.* — Le permissionnaire a à sa charge la construction et l'entretien des pavages dans l'intervalle compris entre les rails servant au dé-

Art. 5 (*comme au type*, sauf le 5e paragraphe, qui est supprimé).

Art. 6 (*comme au type.*)

Art. 7 (*comme au type*) . . . .

Le permissionnaire doit tenir constamment propres les abords des appareils

---

placement des grues mobiles et sur une bande de. . . . . de largeur de chaque côté de la voie.

Il en est de même des pavages de la surface couverte par les hangars, à l'exception des parties restant affectées à la circulaire ordinaire des voitures.

Avant la mise en service des grues mobiles et des hangars, il sera dressé un procès-verbal contradictoire de reconnaissance des pavages exécutés et à entretenir par le permissionnaire.

Art. 11. *Indemnités aux tiers.* — Le permissionnaire a à sa charge, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'exécution, de l'entretien ou du fonctionnement des ouvrages autorisés.

Art. 12. *Règlements de voirie.* — Le permissionnaire est tenu de se conformer à tous les règlements de voirie existants on à intervenir, notamment en ce qui concerne les travaux à exécuter sur la voie publique, en vue de l'établissement ou de l'entretien des voies ferrées, des tuyaux d'eau et de gaz et tous autres appareils.

Ces travaux doivent être effectués avec la plus grande activité et avec toutes les précautions qui seront prescrites, de façon à gêner le moins possible la circulation.

Aussitôt qu'ils seront terminés, la chaussée sera rétablie en bon état, par les soins du permissionnaire et à ses frais.

Art. 13. *Effets du libre usage de la voie publique.* — Le permissionnaire n'est admis à réclamer aucune indemnité, à raison des dommages que le roulage ordinaire causerait aux voies ferrées et aux autres ouvrages fixes qui ne doivent former aucun obstacle à la circulation publique.

Il ne peut non plus élever contre l'administration aucune réclamation, en raison de l'état des chaussées et terre-pleins des quais ou de l'influence que cet état exercerait sur l'entretien et le fonctionnement de ses ouvrages, ni en raison du trouble ou des interruptions de service qui résulteraient pour ses divers engins, soit de mesures temporaires d'ordre et de police prises par le service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public, tant par l'administration que par les particuliers régulièrement autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 14. *Détails d'exécution.* — Le permissionnaire devra avoir terminé, dans les délais ci-après, les travaux de premier établissement des appareils et des hangars qui font l'objet de la présente autorisation :

. . . .

Art. 15. *Contrôle de la construction et de l'entretien.* — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien sont exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

A mesure que les travaux de premier établissement seront terminés, chaque abri, appareil ou groupe susceptible d'être utilisé isolément fera l'objet d'un procès-verbal de récolement dressé par les ingénieurs sur la demande du permissionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, en autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

Art. 16. (Cet article ne doit figurer que dans les cahiers des charges d'auto-

et les voies d'entrée et de sortie, jusqu'à la chaussée la plus voisine (le reste *comme au type*). . . . .

Art. 8 et 9 (*comme au type*) . . . .

Art. 10. — Le permissionnaire a à sa charge la construction et l'entretien

---

risations accordées à des chambres de commerce.) — Lorsque le nombre des engins ou l'étendue des hangars ne seront plus suffisants pour les besoins du commerce, la chambre de commerce sera tenue de les augmenter par l'établissement et la mise en service d'engins supplémentaires de même nature ou de hangars nouveaux dans la mesure reconnue nécessaire à la bonne exploitation du port par les Ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, d'accord avec la chambre de commerce ou, à défaut de cet accord, par un décret rendu en Conseil d'État, après enquête, sur le rapport des Ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie.

TITRE III. — EXPLOITATION. (*Administration* si le permissionnaire est une chambre de commerce.)

Art. 17. *Police des quais et du port.* — L'autorisation ne confère au permissionnaire aucun droit d'intervention dans le placement des navires aux quais outillés par lui, dans le déplacement de ces navires, dans la police de grande voirie, dans celle de la circulation ou de l'usage des quais.

Art. 18. *Ordre d'admission à l'usage des engins de manutention.* — Les engins de chargement et de déchargement sont mis à la disposition des navires suivant l'ordre des demandes.

Les demandes sont inscrites, à cet effet, dans l'ordre et la date de leur production, sur des registres à souche, tenus par les soins du permissionnaire.

Ces registres sont communiqués sans déplacement, à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance.

Si un navire inscrit ne se présente pas à son rang, il prend le premier tour dont il est en mesure de profiter.

Les bâtiments appartenant à l'État ou employés au service de l'État ont la priorité sur tous les autres pour l'usage des engins. Ils ne sont pas astreints aux inscriptions prévues ci-dessus. En cas d'urgence, et sur la réquisition du capitaine du port, les engins employés par d'autres navires peuvent être enlevés à ces navires pour être affectés immédiatement aux opérations des bâtiments appartenant à l'État, ou employés au service de l'État.

Art. 19. *Obligations du permissionnaire en ce qui concerne les engins.* — Le permissionnaire est tenu :

Soit de donner ses appareils en location au public, à l'heure ou à la journée, avec la force motrice et les mécaniciens nécessaires pour faire fonctionner les appareils à vapeur et hydrauliques;

Soit de les employer lui-même directement, sur la demande du public, à l'enlèvement des colis ou des mâts;

Et cela, non seulement pendant les jours et heures réglementaires du travail de la douane, mais encore, en dehors de ces périodes, de jour et de nuit, quand ce travail aura été autorisé par la douane, sur la demande de la personne qui devra faire usage des appareils. [Pour les chambres de commerce on mettra : « Le permissionnaire est tenu de donner ses appareils en location au public à heure ou à la journée avec la force motrice et les mécaniciens nécessaires

des pavages des voies d'entrée et de sortie des appareils compris entre ces appareils et la chaussée la plus voisine. (*Le reste comme au type.*)

Art. 11 à 13 (*comme au type.*)

Art. 14. — Le permissionnaire devra avoir terminé dans les délais ci-après

---

pour faire fonctionner les appareils à vapeur et hydrauliques non seulement pendant les jours, etc. (le reste comme ci-dessus). »]

Art. 20. *Obligations des usagers.* — Ceux qui font usage des engins du permissionnaire doivent employer pour le déchargement et l'embarquement des marchandises, ainsi que pour leur arrimage à fond de cale ou sur les wagons et en général pour la manutention des marchandises, un nombre d'hommes suffisant pour accélérer le travail et ne pas laisser chômer l'engin; faute de quoi il peut être immédiatement mis à la disposition du premier des inscrits suivants qui est en situation de l'utiliser.

Les grues ne peuvent être employées à soulever un poids supérieur à leur force. Toute avarie occasionnée par l'emploi de poids supérieurs reste à la charge des personnes qui ont fait usage des grues.

Ceux qui veulent travailler en dehors des jours et heures réglementaires du travail de la douane doivent en faire la déclaration écrite au moins six heures avant le commencement du travail supplémentaire en produisant, s'il y a lieu, l'autorisation de la douane.

Art. 21. *Surveillance des appareils.* — Les engins fixes ou mobiles donnés en location ne peuvent travailler que sous la surveillance d'un agent du permissionnaire, dont le salaire est compris dans la taxe de location.

Art. 22. *Suspension des opérations.* — Si l'agent chargé de la surveillance trouve qu'il y a danger ou inconvénient à continuer le travail au moyen des engins du permissionnaire, ou si ces engins doivent être déplacés par ordre des ingénieurs ou des officiers de port, les locataires doivent immédiatement suspendre les opérations jusqu'à ce que tout soit remis en bon ordre, sans avoir droit à aucune indemnité, même si l'interruption de travail est occasionnée par un défaut des engins mis à leur disposition.

Mais, dans ce dernier cas, ils ne payent que le temps pendant lequel ils ont pu faire usage de ces engins.

Le paragraphe premier du présent article est applicable au cas où les engins seraient employés, pour le permissionnaire même, à l'enlèvement des colis et des mâts. (Ce dernier paragraphe est à supprimer dans les autorisations données à des chambres de commerce.)

Art. 23. *Usage des hangars.* — Les hangars sont exclusivement affectés à abriter la marchandise immédiatement avant son embarquement ou après son débarquement.

Ils peuvent être fermés pendant la nuit par mesure de sécurité, mais ils restent ouverts pendant le jour. Le permissionnaire ne peut s'opposer à la libre circulation du public pendant le jour sous ces hangars. Le sol occupé par eux reste soumis au régime légal de la grande voirie sous réserve seulement de la perception, par le permissionnaire, des taxes établies pour le dépôt et la manutention des marchandises. — Le payement de ces taxes ne donne pas au public le droit de laisser stationner les marchandises sous les hangars, ou les navires devant les quais sous les hangars, au delà des délais fixés soit par les règlements généraux de police du port, soit par les arrêtés préfectoraux pris en vertu de l'article 25 ci-après.

Dans le cas où ces délais seraient dépassés, les officiers de port pourraient

les travaux de premier établissement des appareils qui font l'objet de la présente autorisation.

Trois mois pour six ponts-bascules;

Six mois pour le 7e pont-bascule.

Art. 15 et 16 (*comme au type*).

---

prendre les mesures prévues par les règlements généraux de police du port.

Art. 24. *Éclairage et surveillance.* — Le permissionnaire est tenu d'éclairer les hangars pendant la nuit et d'entretenir à ses frais un nombre de gardiens suffisant pour assurer la régularité du service

Mais la garde et la conservation des marchandises placées sous les hangars ne sont point à sa charge, et aucune responsabilité ne pèse sur lui pour la perte ou le dommage ne résultant pas de son fait ou de celui de ses agents.

Art. 25. *Règlements du port et mesures de police.* — Le permissionnaire est soumis aux règlements du port.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le permissionnaire entendu, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port, et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement, les mouvements et le fonctionnement des engins établis sur le domaine public.

Il est tenu de déplacer momentanément ses engins, loués ou non, toutes les fois qu'il en est requis soit par les officiers de port pour les besoins de l'exploitation du port, soit par les ingénieurs du port, pour les réparations à exécuter aux ouvrages de l'État.

Ces déplacements sont ordonnés verbalement aux agents du permissionnaire, qui doivent obtempérer immédiatement aux injonctions des officiers de port et des ingénieurs; faute de quoi, lesdits agents sont personnellement passibles de procès-verbaux de contravention à la police de la grande voirie, et il est procédé d'office à l'exécution des ordres des officiers de port et des ingénieurs, aux frais des contrevenants, sauf recours contre le permissionnaire civilement responsable.

Art. 26. *Mesures de détail.* — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du permissionnaire et des personnes qui font usage de ses appareils, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, le permissionnaire entendu.

Art. 27. *Agents du permissionnaire.* — Les agents et gardiens que le permissionnaire emploie pour la surveillance et la garde des ouvrages autorisés peuvent être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont dans ce cas assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Art. 28. *Sous-traités.* — Le permissionnaire peut, avec le consentement du Ministre des travaux publics, confier à des entrepreneurs agréés par lui, l'exploitation de tout ou partie de ses appareils et abris et la perception des taxes fixées par le tarif; mais, dans ce cas, il demeure personnellement responsable, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations que lui impose le présent cahier des charges.

Art. 29. *Contrôle de l'exploitation.* — L'exploitation des appareils ou engins autorisés est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

TITRE IV. — TARIFS.

Art. 30. *Durée.* — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dé-

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 17 (*comme au type*).

Art. 18. — Les appareils de pesage sont mis à la disposition des navires suivant l'ordre des demandes (le reste *comme au type*).

Art. 19. — Le permissionnaire est tenu d'employer ses appareils, sur la de-

---

penses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de ses appareils et abris, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après :

Art. 31. *Taxes maxima.* — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des appareils et des hangars sont les suivantes :

NOTA. On devra établir des prix différents pour les diverses catégories d'appareils, suivant leur force et leur nature.

Les taxes afférentes au chargement et au déchargement des marchandises seront fixées, d'après le poids réel de ces marchandises, pour 1.000 kilogrammes et pourront varier avec le poids des colis. On pourra aussi prévoir la location des appareils à l'heure ou à la demi-journée.

Pour les opérations de mâtage ou de démâtage, on établira, pour chaque opération, un prix variable avec le tonnage brut du navire calculé conformément aux décrets du 24 décembre 1872 (*) et du 24 mai 1873.

On devra d'ailleurs établir des tarifs différents, correspondant aux diverses périodes de travail, en définissant exactement l'origine et la fin de ces périodes.

Les taxes afférentes à l'occupation des hangars seront établies soit d'après la surface occupée, soit d'après le poids réel des marchandises, soit d'après le nombre de tonneaux d'affrètement que représentent ces marchandises. Ce prix par jour d'occupation croîtra avec la durée du séjour; il sera le même pour les jours fériés que pour les jours ouvrables.

Art. 32. *Application du tarif des engins.* — Les taxes pour l'usage des engins sont dues par celui qui a fait la demande prévue à l'article 18 ci-dessus.

Lorsque les appareils sont donnés en location à l'heure ou à la demi-journée, toute heure ou toute demi-journée commencée est due; néanmoins l'engin est retiré par les agents du permissionnaire dès que le travail est terminé.

Le prix de la première heure ou de la première demi-journée est payé d'avance, à titre d'arrhes, lors de la demande d'un engin.

Art. 33. *Frais compris dans les taxes en cas de location à l'heure ou à la journée.* — Le permissionnaire a à sa charge la fourniture de l'engin et de ses accessoires, le graissage et les frais accessoires relatifs à son fonctionnement, plus, pour les appareils à vapeur et hydrauliques, la fourniture de la force motrice nécessaire pour les actionner et les frais de conduite, et enfin, dans le cas des engins roulants ou flottants, les frais de la première approche et du départ définitif de l'engin.

Tous les autres frais de manœuvre, les déplacements de l'engin effectués, au cours des opérations, sur la demande du locataire ou sur l'ordre des officiers de port ou des ingénieurs, l'accrochage, le décrochage, l'approche et la

---

(*) *Ann.* 1873, p. 139.

mande du public, au pesage des marchandises, non seulement pendant les jours et heures réglementaires du travail de la douane, mais encore en dehors de ces périodes de jour et de nuit, quand ce travail aura été autorisé par la douane, sur la demande de la personne qui devra faire usage des appareils.

Art. 20. — Ceux qui font usage des appareils du permissionnaire doivent employer un nombre d'hommes et de véhicules suffisant pour accélérer le travail et ne pas laisser chômer l'appareil ; faute de quoi il peut être immédiate-

---

manutention des colis et des mâts, ainsi que la fourniture des chaînes et cordages pour saisir les colis et les mâts, sont à la charge du locataire.

Art. 34. *Frais compris dans les taxes en cas d'emploi direct des appareils par le permissionnaire.* (A supprimer dans les cahiers des charges des autorisations accordées à des chambres de commerce.) — Le permissionnaire a à faire avec ses appareils, en transportant partout où il le faudra ceux qui sont mobiles, l'opération consistant à hisser les colis ou les mâts et à les déposer, mais cette opération seulement.

Toutes les autres main-d'œuvre et fournitures seront à la charge des personnes qui font usage des appareils.

Art. 35. *Application du tarif des hangars.* — La taxe est due pour toute marchandise déposée ou manutentionnée sous les hangars.

La durée du séjour pour lequel elle est due est évaluée en jours sans déduction des jours non ouvrables. Les jours se comptent de minuit à minuit, et toute journée commencée donne lieu à la perception du prix fixé pour la journée entière.

Le nombre de tonneaux à taxer est établi d'après la définition légale du tonneau d'affrètement. (A supprimer lorsque le tarif n'a pas pour base le tonneau d'affrètement.)

Toute fraction. . . . . (tonne, tonneau, mètre carré occupé) donne lieu à la perception de la taxe pour. . . . . (une tonne, un tonneau, un mètre carré).

Art. 36. *Assurance.* — Les taxes ne comprennent aucune assurance contre les incendies ou contre les avaries et aucune garantie contre le vol.

Les risques de perte, d'incendie ou d'avarie, lorsque ces accidents ne seront pas causés par les agents du permissionnaire, restent à la charge des intéressés, sous réserve de l'application de l'article 8 du présent cahier des charges.

Art. 37. *Recouvrement des taxes d'occupation.* — Les taxes pour l'usage des hangars sont dues par le propriétaire ou le consignataire des marchandises déposées ou, si le propriétaire et le consignataire sont inconnus, par le déclarant en douane, et à défaut de déclarant, par l'auteur du dépôt de la marchandise.

Le permissionnaire peut s'opposer à l'enlèvement de la marchandise jusqu'au payement du montant des taxes, et, s'il y a lieu, du montant des frais d'enlèvement et de magasinage des marchandises enlevées d'office par le permissionnaire sur l'ordre des officiers de port après l'expiration des délais de séjour réglementaires.

Art. 38. *Perception des taxes.* — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le permissionnaire et l'État, dans l'intérêt des services publics de l'État.

Il peut, en outre, être établi des abonnements à prix réduits, en faveur des

ment mis à la disposition du premier des inscrits suivants qui est en situation de l'utiliser.

Les appareils ne peuvent être employés à peser un poids supérieur à leur force. Toute avarie occasionnée par l'emploi de poids supérieur reste à la charge des personnes qui ont fait usage des ponts-bascules (le reste *comme au type*). . . . .

---

lignes régulières de navigation jouissant d'une place à quai spéciale en vertu d'arrêtés préfectoraux intervenus et à intervenir. Le tarif de ces abonnements doit être soumis à l'homologation du Ministre des travaux publics. Toute réduction de taxe ou tout avantage consenti par abonnement en faveur d'une ligne régulière doit être accordé de droit à toute autre ligne régulière qui se soumet aux mêmes conditions.

Art. 39. *Abonnements. Abaissements de taxes.* — Le permissionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par les tarifs maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du Ministre des travaux publics.

Art. 40. *Contrôle des perceptions.* — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible des appareils, et aux endroits qui sont indiqués par le capitaine de port.

Le permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions est constaté par un registre à souche, avec indication détaillée, sur la souche comme sur le reçu détaché, de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être représenté, à toute réquisition, aux ingénieurs du port qui en contrôlent la tenue.

TITRE V. — REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.
(Spécial au cas où le titulaire de l'autorisation est une chambre de commerce.)

Art. 41. *Compensation des recettes et des dépenses.* — L'ensemble des comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 2 du décret auquel est annexé le présent cahier des charges ne doit être, pour la chambre de commerce, l'objet d'aucun bénéfice et d'aucune perte.

Art. 42. *Revision des tarifs maxima.* — Afin d'assurer et de maintenir la compensation entre les recettes et les dépenses, les tarifs maxima spécifiés à l'article 31 peuvent être revisés, soit d'office, soit sur la demande du permissionnaire.

Cette revision peut être appliquée à tout tarif maximum qui a été en vigueur pendant cinq années consécutives au moins.

Toutefois et par exception, il suffit d'une année entière, durant la première période quinquennale à partir du décret d'autorisation.

Toute revision consistant en un abaissement de tarifs maxima accepté par

Art. 21. — Pour mémoire.

Art. 22 (*comme au type*, sauf les deux derniers paragraphes qui sont supprimés).

Art. 23 et 24. — Pour mémoire.

Art. 25 à 29 (*comme au type*).

---

le permissionnaire est approuvée par le Ministre des travaux publics après avis du Ministre du commerce et de l'industrie.

Toute revision comportant des abaissements qui ne seraient pas consentis par le permissionnaire est ordonnée par décret délibéré en Conseil d'État.

Toute revision comportant des relèvements est effectuée en la forme suivie pour la présente autorisation.

La revision des tarifs maxima entraîne de plein droit l'annulation des taxes abaissées qui auraient été mises en vigueur en vertu de l'article 39.

Les taxes inférieures aux nouveaux maxima, qui auraient été antérieurement établies, ne continuent en conséquence à être perçues que si elles ont été de nouveau l'objet de propositions du permissionnaire et de l'homologation ministérielle.

Art. 43. *Emploi des taxes.* — Le produit des taxes est exclusivement employé par ordre de priorité :

1° A solder les dépenses relatives à l'administration et à l'entretien des ouvrages fixes et du matériel ;

2° A solder les dépenses relatives au remplacement, après usure, des ouvrages fixes et du matériel ;

3° A concourir à l'amortissement du capital de premier établissement ;

4° A constituer un fonds de réserve suffisant pour mettre le permissionnaire en mesure de satisfaire à ses obligations, de supporter les responsabilités qui lui incombent et de perfectionner l'outillage.

Jusqu'à l'amortissement complet du capital de premier établissement le permissionnaire ne peut, sans l'autorisation des Ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, prélever annuellement sur le produit des taxes une somme supérieure à. . . . . pour la constitution des fonds de réserve.

Ce fonds de réserve cesse de s'accroître lorsqu'il a atteint un chiffre maximum fixé par les Ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie. La totalité des recettes disponibles après le prélèvement des sommes nécessaires pour payer les dépenses prévues aux paragraphes 1 et 2 est alors affecté à l'amortissement du capital engagé.

Lorsque le capital de premier établissement sera complètement amorti, si le fonds de réserve présente une importance suffisante, il devra être procédé à la revision des tarifs conformément aux dispositions de l'article précédent.

Le permissionnaire ne peut employer le fonds de réserve qu'aux besoins des entreprises figurant aux comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 41. Il doit, pour en disposer, obtenir, dans chaque cas, l'assentiment préalable des Ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, excepté dans le cas où le fonds de réserve serait employé à solder des indemnités au payement desquelles le permissionnaire aurait été condamné par justice à raison de faits relatifs à son administration.

Art. 44. *Budgets et comptes. Communication aux ingénieurs du port.* — Afin d'assurer l'exécution des prescriptions des articles 41, 42 et 43 ci-dessus, et de l'article. . . . . du décret d'autorisation, la chambre de commerce doit communiquer aux ingénieurs du port, dans les six premiers mois

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 30 (*comme au type*).

Art. 31. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des appareils sont les suivantes :

---

de chaque année, le projet du budget spécial de l'année suivante et le compte spécial des recettes et dépenses d'établissement et d'exploitation de l'année précédente.

Art. 45. *Liquidation d'emprunt en cas de retrait d'autorisation ou de suppression d'ouvrages.* — En cas de retrait de l'autorisation ou de suppression d'ouvrages ordonnée en exécution de l'article 51 ci-après, il sera pourvu, par décret délibéré en Conseil d'État, aux moyens de faire face aux charges des emprunts qui auraient pu être contractés par le permissionnaire.

Art. 46. *Services accessoires.* — En dehors des tarifs fixés au titre IV, le Ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, arrête annuellement les taxes relatives aux services accessoires, non prévus au présent cahier des charges, dont le permissionnaire viendrait à se charger dans l'intérêt de la bonne exploitation du port.

TITRE VI. — DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION, SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 47. *Durée de l'autorisation.* — La durée de l'autorisation est fixée à. . . . . ans, à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 48. *Retrait de l'autorisation.* — Faute par le permissionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de l'autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en Conseil d'État sur le rapport du Ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Art. 49. *Retour à l'État lors du retrait ou à l'expiration de l'autorisation.* — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de l'autorisation, ou à l'expiration de la. . . . . année et par le seul fait de cette expiration, l'État se trouvera subrogé à tous les droits du permissionnaire. Il entrera immédiatement en possession de tous les appareils et de leurs accessoires, ainsi que de tous les ouvrages mobiliers ou immobiliers établis sur le domaine public ou sur le domaine de l'État et de toutes les dépendances immobilières. Le permissionnaire sera tenu de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires au fonctionnement des appareils, l'État sera tenu, si le permissionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, le permissionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que les engins et abris doivent être maintenus en totalité ou en partie.

Dans le cas au contraire où le gouvernement déciderait que les engins et abris doivent être supprimés en tout ou en partie, ces engins et abris seront

Pesage des marchandises de toute nature par poids de 1.000 kilogrammes, 10 centimes.

Les périodes de travail sont ainsi fixées :

Du 1er mars au 15 octobre, de six heures du matin à sept heures du soir, avec repos de midi à une heure et demie.

Du 16 octobre à fin février, de sept heures du matin à sept heures du soir, avec repos de midi à une heure et demie.

---

enlevés et les lieux seront remis dans l'état primitif aux frais du permissionnaire sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 50. *Interruption de service.* — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services confiés au permissionnaire, le Ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques du permissionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de l'autorisation ou jusqu'à ce que le permissionnaire se soit remis en mesure de continuer ses opérations.

Art. 51. *Suppression partielle ou totale d'installations.* — Dans le cas où, à une époque quelconque, il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de supprimer, soit momentanément, soit définitivement, une partie ou la totalité de ses installations, le permissionnaire devra, à la première réquisition de l'administration supérieure, évacuer les lieux et les remettre dans leur état primitif.

Faute par lui de se conformer à cette obligation dans un délai de. . . . . mois à dater de la réquisition, il sera procédé d'office et à ses frais à l'exécution des travaux nécessaires.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée que dans les formes suivies pour la présente autorisation, à moins qu'elle ne résulte d'un projet d'amélioration du port, déclaré d'utilité publique par un décret ou par une loi.

Art. 52. *Déplacement d'ouvrages accessoires.* — Les dispositions de l'article précédent ne s'appliquent pas à la suppression partielle ou au déplacement des égouts, des tuyaux de conduite d'eau et de gaz posés sous le sol du domaine public, et en général des ouvrages fixes accessoires qui peuvent être démontés et reposés sur un autre emplacement.

Il suffit que le préfet ordonne, sur l'avis de l'ingénieur en chef du service maritime, la suppression et le déplacement de tel groupe déterminé de ces ouvrages, pour que le permissionnaire soit tenu d'exécuter cet ordre à ses frais et sans indemnité, dans les délais prescrits, faute de quoi l'administration procède d'office à l'exécution aux frais du permissionnaire.

Il en est de même pour les déplacements définitifs des engins mobiles roulants ou flottants sur le domaine public, qu'il serait reconnu utile par le préfet d'exclure d'un quai ou d'un bassin déterminé.

TITRE VII. — Clauses diverses.

Art. 53. *Élection de domicile.* — Le permissionnaire est tenu de faire élection de domicile à. . . . .

Il doit avoir un bureau situé à proximité des quais, et faire choix, s'il en est requis, d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau.

Cet agent a qualité pour recevoir, au nom du permissionnaire, toutes les notifications administratives. (Lorsque le permissionnaire est une chambre de commerce, cet article doit être ainsi rédigé : « La chambre de commerce

Pour toutes les pesées faites de sept heures du soir à dix heures du soir, il sera perçu une surtaxe de 50 centimes par heure ou fraction d'heure et par pont-bascule.

Pour toutes les manutentions faites entre dix heures du soir et six ou sept heures du matin suivant la saison, il sera perçu une surtaxe de 1f,50 par heure ou fraction d'heure et par pont-bascule.

Les dimanches, le 1er janvier, les lundis de Pâques et de Pentecôte, la sur-

---

aura un bureau situé à proximité des quais; elle fera, si elle en est requise, choix d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau et aura qualité pour recevoir, en son nom, toutes les notifications administratives.) »

Art. 54. *Établissement de grues par des tiers.* — Dans le cas où l'administration, usant de la faculté qu'elle s'est réservée par l'article 2, autoriserait l'établissement de nouvelles grues, le permissionnaire devra laisser les propriétaires de ces grues user des voies ferrées qu'il aura installées, sous la condition de contribuer, dans une juste mesure, aux frais d'établissement et d'entretien desdites voies.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des voies, il est statué par le Ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Les grues qui seraient établies ultérieurement par des tiers devraient d'ailleurs être disposées et exploitées de manière à ne pas gêner la manœuvre des grues du permissionnaire.

Art. 55. (A supprimer s'il ne s'agit pas d'un outillage hydraulique.) — *Fourniture d'eau comprimée à l'administration.* — Le permissionnaire est tenu également, dans la limite des disponibilités, de livrer à l'administration, lorsqu'elle en fera demande, de l'eau sous pression prise sur ces conduites pour la manœuvre des engins mobiles ou fixes employés dans les opérations relatives à l'exploitation du port.

L'eau ainsi fournie sera payée à la fin de chaque exercice au prix moyen de revient pendant l'année écoulée, fixé d'un commun accord ou, à défaut d'accord, à dire d'experts.

Art. 56. *Redevance.* — Le permissionnaire payera à l'État, pour l'occupation des terrains du domaine public sur lesquels seront établis ses appareils et leurs dépendances, une redevance annuelle de (1 franc s'il s'agit d'une chambre de commerce. Dans tous les autres cas, chiffre à fixer conformément aux dispositions des arrêtés des Ministres des finances et des travaux publics.). . . . . qui sera versée d'avance, au 1er janvier de chaque année, entre les mains du receveur des domaines, à. . . . .

Cette redevance sera exigible à partir du jour (Du 1er janvier qui suivra la date du décret d'autorisation, s'il s'agit d'une chambre de commerce.) où le décret d'autorisation aura été rendu.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Art. 57. *Frais d'impression et d'enregistrement.* — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente autorisation restent à la charge du permissionnaire.

Vu et approuvé pour être joint à ma circulaire
du 19 janvier 1886.

Le Ministre des travaux publics,

CH. BAÏHAUT.

taxe de 50 centimes commencera à une heure et demie et la surtaxe de nuit de 1f,50 commencera à sept heures du soir.

Enfin, la surtaxe de 1f,50 par heure sera applicable pendant toute la durée des jours fériés, qui seront le jour de Pâques, Pentecôte, Fête nationale, Assomption, Toussaint et Noël.

Si plusieurs personnes se servent simultanément d'un ou plusieurs ponts-bascules, pendant les heures où les surtaxes sont exigibles, elles seront partagées entre ces diverses personnes au prorata des quantités pesées par chacunes d'elles.

Art. 32 (*comme au type*, sauf les deux derniers paragraphes qui sont supprimés).

Art. 33. — Pour mémoire.

Art. 34. — Le permissionnaire a à faire avec ses appareils l'opération consistant à constater le poids des marchandises; dans cette opération est comprise la tare des véhicules.

Toutes les autres mains-d'œuvre et fournitures sont à la charge des personnes qui font usage des appareils.

Art. 35 à 37. — Pour mémoire.

Art. 38 à 40 (*comme au type*).

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 41 et 42 (*comme au type*).

Art. 43 [*comme au type* (6.000 francs)].

Art. 44 [*comme au type* (article 2 du décret d'autorisation)].

Art. 45 et 46 (*comme au type*).

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION. SUPPRESSION PARTIELLE OU TOTALE DES INSTALLATIONS.

Art. 47. — La durée de l'autorisation est fixée à cinquante ans, à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 48 (*comme au type*).

Art. 49 [*comme au type* (cinquantième année)].

Art. 50 et 51 (*comme au type*).

Art. 52 (*comme au type*, sauf le dernier paragraphe qui est supprimé).

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 53 (*comme au type*).

Art. 54 et 55. — Pour mémoire.

Art. 56. — Le permissionnaire payera à l'État, pour l'occupation des terrains du domaine public sur lesquels seront établis ses appareils et leurs dé-

pendances, une redevance annuelle de un franc qui sera versée d'avance, au 1er janvier de chaque année, entre les mains du receveur des domaines de Dieppe.

Cette redevance sera exigible à partir du 1er janvier qui suivra la date du décret d'autorisation.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Par mesure transitoire la chambre de commerce continuera à payer au Trésor, jusqu'au 11 novembre 1890, la redevance de 125 francs correspondant aux cinq ponts-bascules concédés par le décret du 11 novembre 1875, et jusqu'au 21 octobre 1890, celle de 25 francs correspondant au pont-bascule concédé par le décret du 21 octobre 1880.

Art. 57 (*comme au type*).

. . . .

(N° 180)

[1er février 1890]

Décret réglementant la pêche maritime en ce qui concerne les espèces vivant alternativement dans les eaux douces et dans les eaux salées.

Le Président de la République française,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est interdite, chaque année, tant à la mer, le long des côtes, que dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées :

1° La pêche du saumon, du 30 septembre exclusivement au 10 janvier inclusivement;

2° La pêche de la truite et de l'ombre-chevalier, du 20 octobre exclusivement au 31 janvier inclusivement;

3° La pêche du lavaret, du 15 novembre exclusivement au 31 décembre inclusivement.

Les interdictions prononcées dans les paragraphes qui précèdent s'appliquent à tous les procédés de pêche, même à la ligne flottante tenue à la main.

Art. 2. — Les dimensions au-dessous desquelles les espèces vivant alternativement dans les eaux douces et dans les eaux salées ne pourront être pêchées, même à la ligne flottante, achetées, vendues, transportées, exportées ou employées à un usage quelconque, sont déterminées comme il suit :

1° Les saumons et anguilles, 40 centimètres de longueur. En ce qui concerne les saumons, la prescription s'applique indistinctement à tous les sujets de l'espèce n'ayant pas la dimension ci-dessus fixée, quels que soient, d'ailleurs, les différents noms dont on les désigne, suivant les localités : tacons, tocans, glizicks, glézys, quismoisons, cadets, orgeuls, castillons, reneys, etc., etc.;

2° Les truites, ombres-chevaliers, ombres communs, muges, brêmes, aloses, lamproies, esturgeons et lavarets, 14 centimètres de longueur.

3° Les soles, plies et flets, 10 centimètres de longueur.

La longueur des poissons ci-dessus mentionnés est mesurée de l'œil à la naissance de la queue.

Art. 3. — Est et demeure abrogé le décret du 20 novembre 1875.

. . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 181)

[8 mars 1889]

Travaux publics communaux. — *Décompte.* — *Citerne.* — (Sieur Laurent contre commune de Badonvilliers.)

Attachements non produits des heures de travail exécuté en régie: appréciation.

Intérêts alloués à partir de l'expiration du délai de garantie, conformément au cahier des charges.

Ordre. — *Surépaisseur donnée au radier sans ordre de l'architecte: rejet.*

Retard, dans le paiement d'un mandat, non justifié: refus d'indemnité.

Prix d'un ouvrage comprenant le prix d'un travail accessoire.

— *Prix d'une fourniture comprenant la pose.*

Rabais. — *Le rabais n'est pas applicable aux prix nouveaux qui ne peuvent être établis au moyen des éléments du bordereau: travaux imprévus exécutés en régie; prix de l'heure de travail non susceptible de rabais* (*).

Régie. — *Frais de surveillance. Refus d'indemnité: le prix de l'heure du travail en régie comprend les faux-frais.*

. . . .

EN CE QUI TOUCHE *le nombre des heures de travail exécuté en régie :*

Considérant que le requérant ne justifie pas d'attachements constatant le nombre des heures de travail exécuté en régie; que, dans ces circonstances, il n'est pas fondé à soutenir que le conseil de préfecture ait fait une appréciation insuffisante en fixant

(*) 27 juillet 1883, Bellettre, p. 707 et le renvoi (*Rec. des Arr. du C. d'État.*

à 1.000, conformément au rapport du tiers-expert, le nombre d'heures;

Sur les conclusions du sieur Laurent tendant à ce que le rabais de l'adjudication ne porte pas sur le prix des travaux imprévus :

Considérant que, dans le cas où il est nécessaire de fixer de nouveaux prix, ils ne sont passibles du rabais que s'ils peuvent être déterminés au moyen des éléments du bordereau; que le prix de l'heure de travail ne figurant pas au devis, les prix qui ont été alloués au requérant pour les ouvrages imprévus qu'il a exécutés en régie ont été réglés sur estimation et n'ont pu être déterminés au moyen des éléments du bordereau; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué a décidé que le rabais de 9 p. 100 consenti lors de l'adjudication était applicable au prix des travaux exécutés en régie;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité pour frais de surveillance des travaux en régie :

Considérant qu'en admettant qu'une indemnité soit due à l'entrepreneur pour frais de surveillance des travaux exécutés en régie, il résulte des pièces du dossier et notamment du rapport du tiers-expert, que le prix de 0f,45 par heure de travail comprenait les faux frais, bénéfices et intérêts dus à l'entrepreneur pour avance de fonds; qu'ainsi sa demande d'indemnité doit être rejetée;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 50 francs de remplissage du vide causé par les éboulements :

Considérant que du rapport du tiers-expert il résulte que le prix de 1 franc par mètre cube de déblai alloué au requérant comprenait le remplissage; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à demander de ce chef un supplément de prix;

En ce qui touche la surépaisseur donnée à la maçonnerie du radier :

Considérant que le devis descriptif prescrivait à l'entrepreneur de donner à la maçonnerie du radier une épaisseur de 0m,50 et que l'entrepreneur, ne justifiant d'aucun ordre qui l'obligeât de donner à cette maçonnerie un supplément d'épaisseur, n'est pas fondé à en réclamer le paiement;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'un supplément de prix pour frais de cintrage :

Considérant qu'aux termes de l'art. 40 du devis descriptif l'entrepreneur fournira les cintres nécessaires à la construction des voûtes de la citerne et qu'aux termes de l'art. 40 du détail estimatif il est alloué pour la fourniture des cintres une indemnité

de 250 francs, sans distinguer entre la fourniture et la pose des cintres :

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité pour retard dans le paiement d'un mandat de 3.500 francs :

Considérant que le requérant ne justifie pas que, du fait de l'administration, aucun retard ait été apporté dans le paiement de ce mandat; que, dès lors, il ne lui est rien dû de ce chef;

En ce qui touche les frais d'expertise et de tierce-expertise :

Considérant qu'il y a lieu, dans les circonstances de l'affaire, de décider que les frais d'expertise et de tierce-expertise seront supportés pour les quatre cinquièmes par le sieur Laurent et pour un cinquième par la commune de Badonvilliers ;

Sur le point de départ des intérêts :

Considérant que, d'après le cahier des charges, les intérêts des sommes restant dues à l'entrepreneur courent de l'expiration du délai de garantie, c'est-à-dire d'un an et un jour après la réception provisoire ;

Considérant que la réception provisoire des travaux exécutés par le requérant a eu lieu, le 22 juillet 1883, et que, dès lors, c'est du 23 juillet 1884 et non du 12 avril 1885 que doivent être calculés les intérêts des sommes restant dues au sieur Laurent par la commune de Badonvilliers;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le requérant a demandé, le 16 mars 1887, devant le Conseil d'État les intérêts des intérêts qui lui étaient dus; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts; et que, dès lors, il y a lieu, par application de l'art. 1154 du Code civil, de décider que les intérêts auxquels il a été reconnu ci-dessus avoir droit, porteront eux-mêmes intérêts à son profit à partir du 16 mars 1887... (Les sommes dues au sieur Laurent pour 1.000 heures de travail exécuté en régie lui seront payées sans déduction du rabais de l'adjudication. Les intérêts des sommes dues tant en vertu de l'arrêté du conseil de préfecture que de la présente décision courront à partir du 23 juillet avec capitalisation à dater du 16 mars 1887. Frais d'expertise et de tierce-expertise supportés quatre cinquièmes par le sieur Laurent et un cinquième par la commune. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté. Condamnation de la commune aux dépens.)

(N° 182)

[8 mars 1889]

Communes. — Chemins vicinaux. — Reconnaissance. — Propriété. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Donau.)

La délibération par laquelle la commission départementale prononce la reconnaissance d'un chemin rural, dont le sol a été reconnu la propriété d'un particulier par un jugement passé en force de chose jugée, est entachée d'excès de pouvoirs (*).

Dépens. Pas de dépens en cette matière.

. . . .

CONSIDÉRANT que le droit de propriété du requérant sur une partie du sol destiné à former l'assiette du chemin rural n° 1 a été reconnu fondé par jugement du tribunal de Rocroi, en date du 15 février 1883, ayant acquis l'autorité de la chose jugée; que, dans ces circonstances, la commission départementale n'a pu, sans excès de pouvoir, prendre un arrêté de reconnaissance dudit chemin par application de l'art. 4 de la loi du 20 août 1881; et qu'il y a lieu d'annuler son arrêté;

Sur les conclusions du sieur Donau à fin de dépens;

Considérant qu'aux termes de l'art. 88 de la loi du 10 août 1871, et de l'art. 4 de la loi du 20 août 1881, les recours contre les arrêtés de reconnaissance des chemins ruraux pris par les commissions départementales peuvent être formés sans frais; que, dans ces circonstances, il n'y a pas lieu d'allouer de dépens... (Arrêté annulé. Surplus rejeté.)

(N° 183)

[8 mars 1889]

Travaux publics communaux. — Maison d'école. — Malfaçons. — Architecte. — Responsabilité. — Honoraires. — (Sieur Passard contre commune d'Aunay-sur-Auneau.)

La désignation, par le conseil municipal, d'une commission

(*) Voy. 9 novembre 1888, Chaudon (*Ann.* 1889, p. 722).

composée du maire et de deux conseillers, pour surveiller les travaux n'a pas pour effet de décharger l'architecte, directeur de l'ouvrage, de la responsabilité qui lui incombe à raison du défaut de surveillance. — En conséquence, c'est avec raison que le conseil de préfecture a réduit les honoraires de cet architecte, à raison de ce défaut de surveillance.

Lorsqu'il existe des malfaçons dues à un défaut de surveillance de l'architecte, les honoraires de celui-ci doivent être réduits, mais il n'est tenu de garantir la commune des condamnations prononcées contre l'entrepreneur qu'au cas d'insolvabilité de ce dernier (*).

Frais de voyage fixés à forfait, dans le devis. Non-lieu à un supplément pour les voyages causés par les difficultés existant entre la commune et l'architecte (**).

Expertise non obligatoire. — L'expertise à laquelle il a été procédé entre l'entrepreneur et la commune et en l'absence de l'architecte n'est pas opposable à celui-ci, mais le conseil de préfecture peut statuer au fond, sans nouvelle expertise, si l'instruction est suffisante.

. . . .

SUR LE MOYEN DE FORME *tiré de ce que le sieur Passard n'a pas été appelé à l'expertise à laquelle il a été procédé entre la commune et l'entrepreneur :*

Considérant que si le sieur Passard n'a pas été appelé à ladite expertise, et si dès lors elle ne lui est pas opposable, l'état de l'ensemble de l'instruction permettait au conseil de préfecture et permet au Conseil d'État de statuer au fond;

AU FOND :

Considérant que le requérant ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire en imputant à un défaut de surveillance de sa part certaines malfaçons de l'entrepreneur et notamment la mauvaise qualité des mortiers employés; que la désignation par le conseil municipal d'une commission spéciale des travaux ne pouvait avoir pour effet de décharger l'architecte de la surveillance qui lui incombait, et que le requérant ne saurait prétendre qu'un défaut de vigilance de cette commission ait pu avoir pour conséquence d'amoindrir sa propre responsabilité; que, dès

(*) Rapp. 17 février 1888, Ferrand, et les renvois (*Ann.* 1889, p. 9).
(**) Rapp. 18 mai 1888, Degez, p. 467 (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

lors, il y a lieu de maintenir la disposition par laquelle l'arrêté attaqué a réduit les honoraires du sieur Passard, mais qu'il y a lieu de décider qu'il ne sera tenu à garantir la commune des condamnations prononcées contre l'entrepreneur qu'en cas d'insolvabilité du sieur Vaudry;

En ce qui concerne la demande d'un complément d'honoraires pour voyages et démarches supplémentaires :

Considérant qu'une somme de 100 francs a été prévue au devis et allouée à l'architecte pour frais de voyage; que cette somme constituait un forfait; qu'il suit de là qu'il n'y a pas lieu de faire droit aux conclusions du sieur Passard tendant à l'augmentation de cette allocation; que, d'autre part, les démarches que ses difficultés avec la commune ont pu occasionner à l'architecte ne sont pas de nature à faire naître en sa faveur un droit à supplément d'allocation... (Le sieur Passard ne sera tenu à garantir la commune des condamnations prononcées contre l'entrepreneur Vaudry qu'en cas d'insolvabilité dudit entrepreneur. Surplus des conclusions du sieur Passard rejeté. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 184)

[8 mars 1889]

Travaux publics. — Dommages. — Rues et places. — Dommage causé à un immeuble par suite de la modification des accès; indemnité allouée en tenant compte d'une plus-value. — Sieur Grellou contre ville de Paris.)

. . . .

CONSIDÉRANT que si, les travaux exécutés par la ville de Paris dans la rue Bizet ont causé au requérant des dommages dont il lui est dû réparation, il résulte de l'instruction qu'en fixant à 3.500 francs l'indemnité qui doit être allouée au sieur Grellou, le conseil de préfecture en a fait une exacte évaluation et a fait une juste appréciation de la plus-value résultant pour certaines parties de l'immeuble du requérant des travaux d'ouverture de l'avenue Marceau; que, dès lors, il y a lieu de rejeter tant la requête du sieur Grellou que le recours incident de la ville de Paris;

En ce qui concerne les frais d'expertise et de tierce-expertise:

Considérant que les conclusions du sieur Grellou devant le conseil de préfecture tendaient à l'allocation d'une somme de 98.500 francs à titre de dommages-intérêts; que, par l'arrêt attaqué, le conseil de préfecture ne lui a accordé qu'une indemnité de 3.500 francs; qu'ainsi c'est à tort que ledit conseil a émis la totalité des frais d'expertise et de tierce-expertise, s'il y a lieu, à la charge de la ville de Paris et qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en mettant lesdits frais pour trois quarts à la charge du sieur Grellou et pour un quart à la charge de la ville de Paris... (Rejet de la requête du sieur Grellou. Frais d'expertise et de tierce-expertise, s'il y a lieu, supportés trois quarts par le sieur Grellou et un quart par la ville de Paris. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Dépens à la charge du sieur Grellou. Surplus du recours incident rejeté.)

(N° 185)

[8 mars 1889]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Fontaines communales. — Aqueduc. — Irruption des eaux. — Fouilles. — (Sieur Ballot contre commune de Chancey.)

Le fait par un propriétaire d'avoir demandé l'exécution de certains travaux communaux et d'y avoir concouru par sa souscription, ne fait pas obstacle à ce qu'il obtienne une indemnité à raison des dommages causés à sa propriété par l'exécution défectueuse des travaux (*). — *Appréciation de l'indemnité due pour irruption d'eau et fouilles.*

Fouilles. Appréciation de l'indemnité reconnue exacte.

Frais d'expertise à la charge de la commune qui n'a pas fait d'offres.

. . . .

En ce qui concerne *l'irruption des eaux dans la propriété du sieur Ballot :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment des rapports d'expertise et de tierce-expertise que l'irruption dans la

(*) Rapp. 2 mai 1884, Fabre (*Ann.* 1884, p. 1003).

propriété du sieur Ballot des eaux provenant de la rigole sise au-devant de son immeuble, doit être attribuée non à un cas de force majeure, mais aux conditions défectueuses dans lesquelles ladite rigole a été construite et reliée à l'aqueduc qui la continue; que, d'ailleurs, la circonstance que cet aqueduc aurait été prolongé jusque au-devant de la grange du sieur Ballot sur sa demande et avec son concours pécuniaire, ne saurait exonérer la commune de Chancey, qui a fait les travaux elle-même, des conséquences de leur mauvaise exécution ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a mis à la charge de ladite commune la réparation du dommage causé à la propriété du sieur Ballot, et que la somme de 215f,90 qui lui a été allouée de ce chef n'est pas exagérée ;

En ce qui concerne les fouilles faites en 1879 :

Considérant que la commune de Chancey n'établit pas qu'en accordant au sieur Ballot une indemnité de 107f,98 pour les dommages causés par lesdites fouilles à sa propriété, conformément aux propositions du tiers-expert, le conseil de préfecture a fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

En ce qui concerne les frais d'expertise:

Considérant que la commune n'ayant pas fait d'offres, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a mis à sa charge la totalité des frais d'expertise... (Rejet avec dépens.)

(N° 186)

[8 mars 1889]

Travaux publics communaux. — Dommages aux personnes. — Chemin communal exhaussé; chute d'un homme; demande en indemnité contre une commune: expertise obligatoire. — Procédure; recours direct ou en garantie; chose jugée. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée et commune de Chambon-Feugerolles contre consorts Quinson.)

Le conseil de préfecture et en appel le Conseil d'État sont compétents pour connaître du dommage causé aux personnes par suite de l'exécution d'un travail public (dans l'espèce un chemin rural) (*).

(*) Voy. 11 novembre 1882, Conflit Quinson, et les notes (*Ann.* 1883, p. 705).

Chose jugée. — Lorsqu'une action en indemnité formée directement contre une compagnie de chemins de fer pour dommages causés à une personne a été rejetée par un jugement ayant acquis l'autorité de la chose jugée, le conseil de préfecture ne peut, sans violer la chose jugée, condamner cette compagnie directement et solidairement avec une commune à payer cette indemnité.

Mais ce jugement ne fait pas obstacle à ce que la commune, condamnée comme auteur principal, exerce un recours en garantie contre la compagnie, à raison de la responsabilité qu'elle a encourue par suite des travaux qu'elle a exécutés.

Expertise obligatoire. — Le conseil de préfecture saisi d'une demande d'indemnité fondée sur le dommage causé par un travail public communal, et d'un recours en garantie, n'a pas pu statuer alors que la cause du dommage était contestée entre les parties, sans ordonner une expertise conformément à l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807. — Renvoi devant le conseil de préfecture (*).

Vu : 1° la requête de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 24 avril 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Loire l'a condamnée, solidairement avec la commune de Chambon-Feugerolles, à payer, par moitié, la somme de 9.000 francs à la dame Quinson, veuve d'un ouvrier mineur, mort des suites d'une chute qu'il a faite, en tombant le 17 octobre 1879, du chemin public de la Colombière à la Malafolie dans le ruisseau de Charpres, à l'endroit où ledit chemin traverse la voie ferrée ; — *Ce faisant, attendu...* que l'accident arrivé au sieur Quinson a été occasionné par le mauvais état d'un chemin public communal, que l'entretien dudit chemin, par suite de la réception à laquelle il a été procédé, le 9 avril 1859, par le maire de Chambon, est devenu une charge de la commune; qu'ainsi la responsabilité de cet accident devait incomber en entier à la commune de Chambon-Feugerolles ; décharger purement et simplement la compagnie de toutes les condamnations prononcées contre elle, et condamner la commune de Chambon-Feugerolles et la dame veuve Quinson en tous les dépens ;

Vu le mémoire en défense des consorts Quinson... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs qu'il n'est pas contesté que l'ac-

(*) Voy. dans le même sens, 2 décembre 1887, Pozzo di Borgo (*Ann.* 1888, p. 593).

cident arrivé au sieur Quinson ait été causé par le mauvais état du chemin communal, qu'il s'agissait de savoir, en droit, si la responsabilité de l'accident devait incomber à la commune, à l'exclusion de la compagnie, par la raison qu'elle avait reçu le chemin des mains de cette dernière, après l'exécution des travaux de raccordement dudit chemin avec le passage à niveau; que, dans ces circonstances, l'expertise était sans objet et que le conseil de préfecture a pu, sans l'ordonner, statuer au fond sur la demande de la dame veuve Quinson, contre la commune de Chambon, et sur le recours incident de ladite commune; qu'au fond, la commune ayant cessé, par l'effet de la décision du tribunal des conflits du 11 novembre 1882, d'être en cause devant le tribunal de Saint-Etienne, le jugement rendu par ce tribunal, dans l'instance entre la dame veuve Quinson et la compagnie du chemin de fer, n'a pas acquis l'autorité de la chose jugée à l'égard de la commune, qui a pu valablement appeler en garantie la compagnie devant le conseil de préfecture de la Loire; qu'enfin l'arrêté attaqué a fait une juste appréciation de la responsabilité qui incombe aussi bien à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qu'à la commune de Chambon-Feugerolles, en les condamnant solidairement à payer, par moitié, l'indemnité due à la dame veuve Quinson; qu'en effet, si la commune de Chambon est en faute pour n'avoir pas pris de mesures de précaution afin de préserver les passants de tout péril, à la suite de l'écroulement du chemin, il résulte, d'autre part, de l'instruction, que des travaux de viabilité ont été exécutés par la compagnie sur le chemin dont s'agit, et que l'accident survenu au chemin provient tout à la fois des travaux susmentionnés et de l'insuffisance de longueur du perré en maçonnerie construit sur le talus du chemin de fer par la compagnie, près du passage à niveau;

Vu: 2° la requête... présentée pour la commune de Chambon-Feugerolles... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler l'arrêté ci-dessus visé du 24 avril 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Loire l'a condamnée solidairement avec la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée à payer par moitié à la dame veuve Quinson la somme de 9.000 fr.; ce faisant, attendu qu'il n'a pas été procédé à une expertise, conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807...; décharger la commune requérante de toutes les condamnations prononcées contre elle, ordonner la restitution, avec intérêts, de la somme qui aurait été payée en exécution de l'arrêté

attaqué, condamner enfin la dame veuve Quinson et en tant que de besoin la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée aux dépens... par le motif que, par l'effet de la réception à laquelle il a été procédé sans réserve, le 9 avril 1859, par le maire de Chambon, le chemin dont s'agit est devenu une charge de la commune; qu'à la suite de l'écroulement du terrain, la commune aurait dû réparer l'excavation ouverte sur le chemin, ou tout au moins prendre des précautions pour prévenir les accidents, et que sa négligence est de nature à engager sa responsabilité;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

CONSIDÉRANT que les pourvois ci-dessus visés sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour qu'il y soit statué par une seule décision;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le moyen tiré, par la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'un prétendu vice de forme dans l'arrêté attaqué;

En ce qui touche les conclusions de la compagnie tendant à faire décider qu'en aucun cas elle ne pouvait être condamnée directement envers la dame veuve Quinson au paiement d'une indemnité:

Considérant que, par jugement du 7 mai 1883, ayant acquis l'autorité de la chose jugée, le tribunal de Saint-Étienne a débouté la dame veuve Quinson de sa demande contre la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, que, si ce jugement ne s'oppose pas à ce que la commune de Chambon, dans le litige existant entre elle et la dame veuve Quinson, exerce un recours en garantie contre la compagnie du chemin de fer, et s'il appartient au conseil de préfecture de la Loire de statuer sur cette action en garantie, ledit conseil n'a pu, sans méconnaître l'autorité de la chose jugée, condamner directement et solidairement la compagnie au paiement d'une indemnité envers la dame Quinson; qu'il y a lieu, dès lors, d'annuler de ce chef l'arrêté attaqué;

En ce qui touche les conclusions de la compagnie et celles de la commune de Chambon-Feugerolles, tendant à faire annuler l'arrêté attaqué comme ayant statué au fond sans ordonner une expertise:

Considérant que la demande de la dame veuve Quinson tendait à faire décider que la responsabilité de l'accident arrivé au sieur Quinson, et occasionné par le mauvais état d'un chemin public communal, devait être imputé à la commune de Chambon-Feu-

gerolles, à laquelle il appartenait de réparer le chemin et de prendre des mesures de précautions pour préserver les passants de tout péril; que le recours en garantie formé par la commune contre la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, tendait à faire attribuer l'accident aux travaux exécutés par la compagnie, tant pour la déviation du chemin dont s'agit, que pour l'établissement du passage à niveau existant en cet endroit, et pour la conservation de la voie ferrée; que le conseil de préfecture, appelé à se prononcer sur ces demandes, ne pouvait se dispenser d'ordonner, conformément à l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807, qu'il serait procédé à une expertise sur les faits articulés par les requérants; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué au fond ainsi qu'il appartiendra, après une expertise contradictoire... (Arrêté annulé. Renvoi des parties devant le conseil de préfecture, pour y être statué au fond ainsi qu'il appartiendra, après une expertise contradictoire.) (Arrêté annulé. Renvoi des parties devant le conseil de préfecture, pour y être statué ce qu'il appartiendra, tant sur le recours en garantie de la ville contre la compagnie, que sur la demande de la dame veuve Quinson contre la ville, après qu'il aura été procédé, conformément à l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807 à une expertise contradictoire entre la dame veuve Quinson, la ville de Chambon et la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Dépens réservés pour être supportés par celle des parties qui succombera en fin de cause.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 187)

[1er août 1890]

Réglementation des explosifs à employer dans les mines à grisou et dans les mines poussiéreuses dont les poussières sont inflammables.

M. le préfet, par une circulaire du 19 novembre 1888, qui a été insérée au *Journal officiel* du 27 du même mois, mon prédécesseur vous a fait connaître les résultats obtenus par une Commission spéciale, qu'il avait constituée pour l'étude des questions se rattachant à l'emploi des explosifs dans les mines à grisou. A la suite d'expériences poursuivies sous les auspices de la Commission des substances explosives, on avait reconnu la possibilité de procurer à l'industrie des mines des explosifs qui, s'ils ne sont pas susceptibles de donner une sécurité absolue, qu'on ne peut jamais espérer obtenir en ces matières, permettaient d'atteindre un degré de sécurité auquel on n'aurait pas cru jusqu'ici pouvoir arriver.

Tous les exploitants de mines ont été mis, à cette époque, au courant de la question, par la communication, que vous avez dû leur faire, des rapports rédigés par M. l'Inspecteur général Mallard, au nom de la Commission des substances explosives.

Depuis cette époque, les principaux explosifs recommandés par la Commission des substances explosives ont fait l'objet d'essais en grand, dans plusieurs mines, et notamment aux mines d'Anzin, où ils sont d'un usage pour ainsi dire courant. Ces essais ont montré que la question pouvait être tenue pour résolue dans le domaine de la pratique, comme elle avait paru résolue théoriquement dès l'origine.

D'autre part, le gouvernement, désireux d'aider l'exploitation des mines et de faciliter l'emploi des nouveaux explosifs, a, par des décrets du 12 juin 1890, abaissé, dans des proportions considérables, l'impôt sur les explosifs. Enfin, par un décret du 26 juillet 1890, qui astreint les fabricants d'explosifs à inscrire sur les cartouches mises en vente la composition de leurs produits, sous une forme permettant le calcul de la température de

détonation, le gouvernement a donné aux exploitants de mines le moyen d'obliger les fabricants, sous la sanction des peines correctionnelles prévues par la loi du 8 mars 1875 (*), à ne leur livrer que des matières offrant les garanties nécessaires, au point de vue de la sécurité de leur emploi.

Dans ces conditions, il est devenu possible de passer de la période de la recommandation à celle de la réglementation. Il y a lieu, d'ailleurs, d'étendre l'emploi obligatoire des nouveaux explosifs non seulement aux mines à grisou, mais encore aux mines poussiéreuses, dont les poussières sont inflammables.

J'ai donc décidé, conformément à l'avis du conseil général des mines, que dans les deux catégories de mines de combustibles qui viennent d'être indiquées, l'emploi des explosifs serait désormais soumis aux règles prescrites dans le modèle d'arrêté préfectoral ci-annexé.

Dès la réception de la présente circulaire, vous voudrez donc bien, monsieur le préfet, inviter les ingénieurs des mines à vous présenter, pour chaque exploitation de mines à grisou et de mines poussiéreuses, dont les poussières sont inflammables, les propositions nécessaires pour arriver à l'application desdites règles; les ingénieurs devront indiquer, dans ces propositions, le délai maximum dans lequel l'arrêté à rendre devra être exécuté. Ces propositions devront être notifiées à l'expoitant dans votre arrêté préalable de mise en demeure.

Le classement d'une exploitation dans une des deux catégories précitées est une appréciation de fait *a posteriori*, relativement facile pour les ingénieurs compétents, mais qui échappe, comme on l'a reconnu depuis longtemps, dans tous les pays, à une définition didactique *a priori*. Vous remarquerez, en ce qui concerne les poussières, qu'en l'état actuel de nos connaissances, il faut, pour qu'une mine soit réglementée au point de vue qui nous occupe, d'une part, qu'elle soit poussiéreuse, et, d'autre part, que les poussières provenant des combustibles qu'elle fournit soient inflammables.

Si, du reste, un exploitant contestait la classification projetée de sa mine, en ce qui concerne notamment les poussières, vous auriez à m'en référer.

Vous aurez à statuer, s'il y a lieu, par des arrêtés spéciaux, simultanés ou postérieurs, qui pourront être toujours modifiés, sur les dérogations dont le principe est prévu dans l'article 7.

(*) *Ann* 1876, p. 187.

Ces dérogations ont pour objet de permettre l'emploi, soit d'explosifs détonants plus forts, mais moins sûrs que ceux recommandés par la Commission des substances explosives, soit d'un bourrage moindre que celui indiqué à l'article 5; cette diminution du bourrage diminue également la sécurité. On ne devra donc accorder ces dérogations que quand elles seront justifiées par l'état du chantier, au point de vue du dégagement éventuel du grisou, et, s'il y a lieu, moyennant le recours à des mesures de protection spéciales : surveillants particuliers, circuit d'aérage distinct, tirage en l'absence de tout personnel, etc.

Vous apprécierez, dans chaque cas, le temps qui peut être laissé à l'exploitant pour l'exécution intégrale de l'arrêté; il est désirable que ces nouvelles règles soient appliquées le plus tôt possible, mais il est nécessaire de laisser à l'exploitant le temps de se munir des nouveaux explosifs.

L'administration entend, pour n'entraver aucun progrès dans l'avenir, laisser, sous leur responsabilité, toute latitude aux exploitants dans le choix des explosifs. Le rôle de l'administration est rempli quand elle a indiqué, avec toute la précision désirable, les conditions techniques auxquelles les explosifs doivent satisfaire. Si, par suite de leur composition, certaines données manquaient dans les tableaux de l'annexe ci-après, pour le calcul de la température de détonation, il y aurait lieu de m'en référer pour que je les complète.

Je ne crois pas inutile de vous signaler, en l'état de la question, que le conseil général des mines m'a indiqué, parmi les explosifs actuellement connus, qui satisfont aux conditions indiquées par l'article 2 :

1° Les mélanges de dynamite n° 1 (à 75 p. 100 de nitroglycérine et 25 p. 100 de silice) et d'azotate d'ammoniaque, dans lesquelles la proportion de dynamite ne dépasse pas 40 p. 100 pour les travaux au rocher, et 20 p. 100 pour les travaux dans la couche;

2° Les mélanges de dynamite-gomme (à 917 p. 1000 de nitroglycérine et 83 p. 1000 de coton ennéanitrique) et d'azotate d'ammoniaque, dans lesquels la proportion de dynamite-gomme ne dépasse pas 30 p. 100 pour les travaux au rocher, et 12 p. 100 pour les travaux dans la couche;

3° Les mélanges de coton octonitrique avec l'azotate d'ammoniaque, dans lesquels la proportion de coton-poudre ne dépasse pas 20 p. 100 pour les travaux au rocher et 9,5 p. 100 pour les travaux dans la couche;

4° Les mélanges de binitrobenzine et d'azotate d'ammoniaque, dans lesquels la proportion de binitrobenzine ne dépasse pas 10 p. 100 pour les travaux au rocher.

Les explosifs constitués par des mélanges de dynamite ou de dynamite-gomme avec l'azotate d'ammoniaque devront être demandés à l'industrie privée.

Les mélanges de coton octonitrique avec l'azotate d'ammoniaque rentrant dans le monopole de l'État, ils ne peuvent être livrés que par ses représentants; mon collègue, le Ministre de la guerre, m'a fait connaître que les poudreries nationales étaient en mesure de répondre aux demandes qui seraient faites.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse directement ampliation aux ingénieurs des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

Modèle d'arrêté préfectoral annexé à la circulaire du 1er août 1890.

Nous préfet du département d .

Vu la loi du 21 avril 1810-27 juilet 1880;

Vu le décret du 3 janvier 1813, l'ordonnance du 26 mars 1843 et le décret du 25 septembre 1882;

Vu la loi du 8 mars 1875 et les décrets des 24 août 1875 et 26 juillet 1890, sur les explosifs à base de nitroglycérine;

Vu la circulaire du ministre des travaux publics, du 1er août 1890;

Vu le rapport des ingénieurs des mines, en date des duquel il résulte qu'il y a lieu de considérer comme { mine à grisou / mine poussiéreuse, dont les poussières sont inflammables, les travaux de dépendant de la concession de et de les soumettre à la réglementation concernant les explosifs, prévue par la circulaire ci-dessus visée du ministre des travaux publics;

Vu l'arrêté en date du par lequel nous avons mis le concessionnaire en demeure de présenter, dans un délai de jours, des observations sur les conclusions du rapport susvisé des ingénieurs des mines;

Vu les observations produites par le concessionnaire, en date du et le rapport des ingénieurs des mines, en date du (*ou :* considérant que le concessionnaire a laissé expirer le délai de jours, sans répondre à notre mise en demeure),

Arrêtons :

Art. 1er. — L'emploi de la poudre noire est interdit dans les travaux ci-après désignés de la mine de. . . . .
. . . .

Art. 2. — Il est interdit à l'exploitant de faire usage, dans les travaux indiqués à l'article 1er, d'explosifs autres que les explosifs détonants satisfaisant aux conditions suivantes :

1° Les produits de leur détonation ne contiendront aucun élément combustible, tel que hydrogène, oxyde de carbone, carbone solide, etc. ;

2° Leur température de détonation, calculée comme il est prescrit dans la note annexée au présent arrêté, ne devra pas être supérieure à 1900 degrés pour les explosifs employés au travail du percement au rocher, ni à 1500 degrés pour ceux qui seront employés dans les travaux en couche.

Art. 3. — Les explosifs doivent être enfermés dans des cartouches sur lesquelles sont indiqués la nature et le dosage des substances dont ils sont composés, de façon à permettre le calcul de la température de détonation, comme il est dit dans la note annexée au présent arrêté.

Art. 4. — Les ingénieurs et contrôleurs des mines pourront, à tout instant, s'assurer qu'il est satisfait aux prescriptions des articles 2 et 3, en prélevant, sur les cartouches prêtes à être employées, une ou plusieurs cartouches d'échantillons, pour en faire l'analyse, et en dressant de ce prélèvement un procès-verbal qu'ils notifieront sur l'heure à l'exploitant.

Art. 5. — Le bourrage des explosifs prescrits à l'article 2 sera fait soigneusement avec des matières plastiques, de manière à éviter le débourrage ; la hauteur n'en sera pas inférieure à 0m,20 pour les premiers 100 grammes de la charge, avec addition de 0m,05 par chaque centaine de grammes ajoutée ; on ne sera toutefois jamais obligé de dépasser 0m,50.

La détonation de la cartouche sera provoquée par une capsule fulminante, assez énergique pour assurer la détonation de l'explosif, même à l'air libre.

Art. 6. — Il n'est rien changé aux mesures de précaution antérieurement prescrites, concernant l'usage des explosifs dans les mines à grisou, notamment en ce qui concerne le boute-feu spécial, la constatation de l'absence du grisou avec le tirage, etc.

Art. 7. — Des arrêtés préfectoraux spéciaux, rendus sur le rapport des ingénieurs des mines, pourront autoriser :

1° Dans un travail de percement au rocher, l'emploi d'explosifs détonants autres que ceux désignés à l'article 2 ;

3° Des dérogations aux prescriptions de l'article 5.

Art. 8. — Les dispositions du présent arrêté entreront en vigueur dans un délai maximum de jours à dater de sa notification.

Art. 9. — Les contraventions au présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux des ingénieurs des mines ou des contrôleurs des mines, chargés d'en surveiller l'exécution.

Art. 10. — Ampliations du présent arrêté seront adressées à M. l'ingénieur en chef des mines de l'arrondissement minéralogique d et M. le maire d qui est chargé de le notifier à

l'exploitant et de nous retourner le procès-verbal de la notification ainsi faite par lui.

Fait à

Le préfet,

ANNEXE

visée à l'article 2 de l'arrêté de ce jour, relatif aux explosifs à employer dans les mines de .

La température t de détonation sera calculée, pour l'application de la prescription de l'article 2 de l'arrêté ci-dessus, conformément aux indications suivantes :

F, F′, F″ étant les formules chimiques des substances qui constituent l'explosif, dont la composition est représentée, par suite, par la formule $pF + p'F' + p''F'' + \ldots\ldots$, la formule de décomposition par la détonation est de la forme :

$$(1) \quad pF + p'F' + p''F'' \ldots\ldots = \alpha CO^2 + \beta H^2O + \gamma ClH + \delta O^2 + \varepsilon Az^2 + \lambda P.$$

dans laquelle on prend : H = 1gr
— C = 12
— Az = 14
— O = 16
— Cl = 35,5

et P étant le poids de la matière restant solide après la décomposition, s'il y en a.

f, f', f'' sont les quantités de chaleur dégagées respectivement par la formation, à partir de leurs éléments, des substances que la détonation décompose, quantités de chaleur qui sont données, dans la table ci-dessous, pour les explosifs usuels :

SUBSTANCES	FORMULES	QUANTITÉS de CHALEUR
Azotate d'ammoniaque	$Az^2 H^4 O^3$ = 80gr.	+ 87,9
Binitrobenzine	$C^6 H^4 Az^2 O^4$ = 168gr.	+ 14,5
Coton-poudre. endécanitrique	$C^{24} H^{29} Az^{11} O^{42}$ = 1143gr.	+ 624
Coton-poudre. ennéanitrique	$C^{24} H^{31} Az^9 O^{38}$ = 1053gr.	+ 656
Coton-poudre. octonitrique	$C^{24} H^{32} Az^8 O^{36}$ = 1008gr.	+ 672
Nitroglycérine	$C^6 H^{10} Az^6 O^{18}$ = 454gr.	+ 197,8

La quantité de chaleur Q que dégage, à volume constant, la détonation de la quantité d'explosif représentée par la formule (1) est donnée en grandes calories (kilogramme-degré) ainsi qu'il suit :

$$(2) \quad Q = 94\alpha + 58,2\beta + 22\gamma - (pf + p'f' + p''f'' + \ldots) + 0,54(\alpha + \beta + \gamma + \delta + \varepsilon).$$

On prend, comme représentant les chaleurs spécifiques moléculaires gazeuses à volume constant, exprimées en petites calories (gramme-degré), les formules suivantes :

Pour la molécule $CO^2 = 44^{gr}$ . . . . . $C = 6,26 + 0,0037\ t$.

Pour la molécule $H^2O = 18^{gr}$ . . . . . $C' = 5,61 + 0,0033\ t$.

Pour la molécule des gaz parfaits (O^2, Az^2, ClH, etc.) occupant un volume de 22l.32 à 0 degré et sous la pression de 760 millimètres, $C'' = 4,8 + 0,0006\ t$.

La chaleur spécifique C_1 du gramme, pris comme unité de poids du corps solide, est supposée constante avec la température, et égale au chiffre donné dans le tableau ci-dessous pour les corps les plus usuels :

SUBSTANCES	CHALEUR SPÉCIFIQUE
Carbonate de baryte	0,11
Carbonate de potasse	0,21
Carbonate de soude	0,27
Silice	0,195
Sulfate de potasse	0,190
Sulfate de soude	0,229

L'équation qui donne la température de détonation cherchée, t, est alors :

$$1000\ Q = [6,26\alpha + 5,61\beta + 4,8(\gamma + \delta + \varepsilon) + \lambda C_1]t + [0,0037\alpha + 0,0033\beta + 0,0006(\gamma + \delta + \varepsilon)]t^2.$$

Vu par nous, préfet du département d   pour être incorporé à notre arrêté de ce jour, et servir de base à l'application de l'article 2 de cet arrêté.

, le

(N° 188)

[4 août 1890]

Adjudication des travaux à l'air comprimé. — Communication des pièces du projet.

Monsieur le Préfet, aux termes des circulaires des 11 août 1880 et 7 novembre 1882 (*), un exemplaire des diverses pièces des projets des travaux métalliques de 20.000 francs et au-dessus doit être tenu à la disposition des entrepreneurs dans les bureaux de l'administration centrale.

(*) *Ann.* 1882, p. 1485.

Il m'a paru qu'il y aurait intérêt à étendre cette prescription aux adjudications relatives aux travaux à l'air comprimé. Les ouvrages de cette nature comprennent toujours une importante partie métallique; ils sont, d'ailleurs, devenus fréquents en ces dernières années. La plupart des maisons de construction qui s'en sont fait une spécialité ont leur siège à Paris; il importe donc qu'elles aient toutes facilités pour examiner les dossiers sur place, de manière à pouvoir formuler leurs offres en pleine connaissance de cause.

J'ai décidé, en conséquence, que toutes les fois qu'il devra être procédé à une adjudication de travaux à l'air comprimé d'une valeur de 20.000 francs et au-dessus, les ingénieurs devront m'adresser, par votre intermédiaire et vingt jours au moins à l'avance, un exemplaire complet du dossier d'adjudication. Cet exemplaire sera déposé au ministère des travaux publics (*Division du Personnel*, 5e bureau), pour y être communiqué aux industriels intéressés, de 10 heures 1/2 à 5 heures. Avis de ce dépôt devra être donné dans l'affiche, sauf les cas où il s'agirait d'une adjudication restreinte.

Je vous prie, monsieur le préfet, de vouloir bien veiller à l'exécution de ces prescriptions.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

(N° 189)

[6 août 1890]

Tirage à la mine dans les carrières exploitées à ciel ouvert, à proximité des chemins de fer et des voies navigables.

Monsieur le Préfet, diverses difficultés se sont élevées au sujet de l'application de l'arrêté pris par l'un de mes prédécesseurs à la date du 12 décembre 1881, et de la circulaire explicative du 5 septembre 1882, pour le tirage à la mine dans les carrières exploitées à ciel ouvert, à proximité des chemins de fer.

Il m'a paru nécessaire, pour éviter à l'avenir toute contestation, de reprendre à nouveau la matière, de façon que les prescriptions

que vous pourrez être appelé à imposer soient en parfait accord avec la manière dont le Conseil d'État a été amené, récemment, à interpréter les lois et règlements, tant sur l'exploitation des carrières à ciel ouvert que sur la police des chemins de fer. Il ne vous échappera pas, en effet, que l'administration peut intervenir, en raison des pouvoirs qu'elle tient de l'une ou de l'autre législation. L'arrêté du 12 décembre 1881, expliqué par la circulaire du 5 septembre 1882, est un règlement de voirie de chemins de fer, plutôt qu'un règlement de police minérale. Or, les règlements sur l'exploitation des carrières, pris en conformité de la loi du 21 avril 1810-27 juillet 1880, paraissent donner des bases suffisantes pour atteindre le résultat dont se préoccupe, à juste titre, l'administration. En vertu, en effet, de l'article 11, § 2, du règlement départemental-type, il vous appartient de prescrire toutes les mesures de précaution et de sûreté qui pourraient vous paraître nécessaires pour assurer la sécurité de la circulation sur les voies ferrées comme sur toutes autres voies publiques.

En conséquence, lorsqu'à raison des conditions d'emplacement dans lesquelles une carrière à ciel ouvert est placée, son exploitation, avec emploi d'explosifs, peut paraître dangereuse pour la circulation sur un chemin de fer ou un tramway du voisinage, le service ordinaire des mines, après s'être concerté avec le service de contrôle et après que la compagnie concessionnaire du chemin de fer ou du tramway et l'exploitant de la carrière auront été respectivement entendus en leurs observations, doit vous soumettre ses propositions, sur le vu desquelles vous aurez à imposer à l'exploitant de la carrière les prescriptions spéciales auxquelles il aura à se conformer pour le tirage des explosifs.

Le service ordinaire des mines devra, notamment, dès qu'il recevra la déclaration réglementaire de mise en exploitation d'une carrière, s'assurer, le plus tôt possible, de la position de la carrière et, si elle est à proximité d'une voie ferrée, prendre l'initiative de la procédure ci-dessus indiquée.

La même procédure devra être suivie s'il s'agit d'une exploitation qui peut être dangereuse pour la circulation sur une voie navigable concédée.

Si le danger est relatif à la circulation sur une voie navigable non concédée, il n'y a plus de concessionnaire à entendre en ses observations, mais il reste l'obligation, pour le service des mines, de s'entendre avec le service public de la voie navigable.

Parmi les mesures à prescrire par vous aux exploitants de carrière à proximité des lignes de chemins de fer ou de tramways,

j'estime que, dans tous les cas se présentant dans les circonstances ci-dessus relatées, devront être comprises les prescriptions suivantes :

1° Le tirage des coups de mine ne pourra avoir lieu qu'en présence d'un agent de la compagnie, à ce désigné par elle et après que cet agent aura pris, à l'aide d'auxiliaires fournis par l'exploitant, les mesures nécessaires pour protéger la ligne dans les deux directions;

2° Le tirage sera effectué à des heures déterminées à l'avance, d'accord avec la compagnie, ou, à défaut, indiquées par le préfet, le tout de façon que le tirage ait lieu dans l'intervalle du passage des trains et une demi-heure au moins avant le passage du premier train attendu;

3° Si, nonobstant ces précautions, le chemin de fer vient à être encombré, l'exploitant devra prêter le concours le plus actif à l'agent délégué pour rétablir immédiatement la circulation des trains.

Ces prescriptions devront être observées, ainsi que vous aurez à l'apprécier et à le fixer dans chaque cas, suivant les circonstances de l'espèce, soit pour toute l'étendue de la carrière, soit seulement jusqu'à une distance déterminée de la voie ferrée.

Il conviendra d'indiquer, dans chaque arrêté, que le carrier reste responsable, nonobstant les dispositions par vous imposées, des accidents ou dommages qui pourraient résulter de ses travaux.

Je ne crois pas inutile, d'ailleurs, de vous rappeler qu'en cas de péril imminent, vous pourriez, d'après l'article 23 du règlement-type sur l'exploitation des carrières, ordonner les dispositions précédentes ou toutes autres jugées nécessaires, d'urgence, sur les propositions du service ordinaire des mines, sans avoir besoin d'entendre l'exploitant de la carrière.

L'arrêté du 12 décembre 1881 et la circulaire du 5 septembre 1882 seront considérés comme rapportés.

Je vous prie, monsieur le Préfet, de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse ampliation aux ingénieurs en chef des mines et aux inspecteurs généraux du contrôle.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(N° 190)

[8 août 1890]

Mines grisouteuses. — Réglementation de la fermeture des lampes de sûreté.

Monsieur le Préfet, il est de principe, pour toutes les mines à grisou, que les lampes de sûreté ne doivent être remises aux ouvriers que fermées. Mais cette fermeture est souvent réalisée par un système à vis, qui n'empêche pas les ouvertures intempestives. En ces derniers temps, divers modes de fermeture ont été essayés, qui paraissent devoir mettre obstacle, d'une façon plus ou moins complète, à de pareils abus et aux graves dangers qui peuvent en être la conséquence. Avec certains dispositifs, tels que ceux de la fermeture électro-magnétique de Villiers, ou de la fermeture hydraulique Cuvelier, on a voulu constituer un système qui rende impossible une ouverture fortuite ou par la main de l'homme, et ne permette l'ouverture qu'au moyen d'appareils spéciaux. Ailleurs, on se contente de fermer la lampe par un rivet de plomb, dûment poinçonné, avec des signes que l'on change inopinément. Diverses modifications ont été réalisées pour faire disparaître les inconvénients de la fermeture ordinaire au simple rivet de plomb; telles sont les modifications résultant des dispositifs de MM. Viala et Catrice ou de M. Dinoire.

En l'état de la question, une fermeture plus effective que celle de la clef à vis me paraît s'imposer aujourd'hui dans toutes les mines à grisou; au reste, on ne fera ainsi que généraliser une règle imposée par l'administration depuis quelques années déjà, dans les exploitations du bassin du Nord, malgré les difficultés que présente le parcours des galeries de ces exploitations.

D'autre part, l'administration peut et doit s'abstenir d'imposer un type déterminé de fermeture. Il lui suffit d'indiquer le but à atteindre, le résultat à obtenir. Faire choix officiellement d'un type, ce serait risquer d'empêcher tout progrès.

On doit donc se borner à prescrire aux exploitants :

« De ne remettre aux ouvriers, avant leur entrée dans la mine, que des lampes de sûreté, fermées au préalable de telle sorte que leur ouverture en service ne puisse avoir lieu sans rompre

ou fausser tout ou partie des organes, et sans en laisser des traces apparentes et aisément discernables. »

En conséquence, au reçu de la présente circulaire, vous voudrez bien, monsieur le Préfet, inviter les ingénieurs des mines à vous présenter des projets d'arrêtés individuels, mettant en demeure chaque exploitant de mine à grisou de produire ses observations, pour l'application de la réglementation ci-dessus énoncée, au moyen de tel système qu'il aura à vous indiquer. Les ingénieurs des mines devront apprécier, dans chaque cas, si le système proposé satisfait aux conditions du paragraphe précédent. Dans le cas où ce système paraîtrait admissible, vous approuveriez, par un arrêté définitif, avec les modifications proposées par les ingénieurs des mines, la réglementation que l'exploitant vous aurait soumise. Si le système paraissait défectueux ou incomplet, l'exploitant devrait être mis en demeure d'en proposer un nouveau.

Vous aurez à apprécier, d'après l'avis des ingénieurs des mines, le délai maximum à accorder à chaque exploitant pour l'application intégrale de votre arrêté; il convient de lui laisser le temps nécessaire pour transformer ou renouveler son outillage.

Ampliation de chacun de vos arrêtés définitifs devra m'être envoyée avec un rapport des ingénieurs.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse directement ampliation aux ingénieurs des mines.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(N° 191)

[20 août 1890]

Adjudications des travaux du service des ponts et chaussées. — Les cautionnements en immeubles ne doivent être admis qu'à titre exceptionnel.

Monsieur le Préfet, le modèle d'affiche annexé à la circulaire du 27 mars 1883 (*) relative à l'application du décret du 18 novembre 1882 (**), sur les adjudications et les marchés passés au nom de l'État, renferme une clause qui laisse aux entrepreneurs la

(*) *Ann.* 1883, p. 539.
(**) *Ann.* 1883, p. 189.

faculté de constituer leurs cautionnements en immeubles (*Art. 1er des conditions principales de l'adjudication, dernier alinéa.*)

J'ai reconnu que cette disposition, qui résulte d'une interprétation erronée du décret précité du 18 novembre 1882, doit être supprimée.

Ce décret spécifie, en effet, dans son article 5, que les garanties pécunières à produire peuvent consister, au choix des soumissionnaires et adjudicataires : 1° en numéraire; 2° en rentes sur l'État et valeurs du Trésor au porteur; 3° en rentes sur l'État nominatives ou mixtes.

Or, la désignation, faite ainsi limitativement, des valeurs pouvant servir à réaliser les cautionnements, exclut, par cela même, les autres garanties telles que cautions personnelles et solidaires, affectations hypothécaires, etc., auxquelles on ne doit avoir recours que dans des cas exceptionnels déterminés par les cahiers des charges et alors, surtout, que le cautionnement en argent ou en valeurs serait trop important ou trop difficile à réaliser. Les travaux du service des ponts et chaussées semblent d'ailleurs devoir motiver rarement des exceptions de cette nature.

Il y a lieu, en conséquence, de supprimer, dans le modèle d'affiche annexé à la circulaire du 27 mars 1883, le *dernier alinéa* de l'article premier des conditions principales de l'adjudication, concernant les cautionnements immobiliers.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

PERSONNEL

(N° 192)

Août 1890

I. — INGÉNIEURS.

1° HONORARIAT.

Décret du 22 juillet 1890. — **M. Iundt**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 12 juin 1890, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.

Idem. — **M. Neveu-Derotrie**, Ingénieur en Chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 15 juillet 1890, prend le titre d'Inspecteur Général honoraire.

2° NOMINATIONS.

Décret du 8 juillet 1890. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1890, les Élèves-Ingénieurs hors de concours dont les noms suivent :

MM. **Javary**,
Godron,
Caldaguès,
Chateau,
Cordier (Gabriel),
Viallefond,

MM. **Mascart**,
Van Blarenberghe,
Constantin,
Maillet (Georges),
Pendaries.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 16 juillet 1890. — **M. Geslain**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, précédemment détaché au service municipal de la

Ville de Paris, en qualité de Conducteur des Ponts et Chaussées, est maintenu à la disposition de M. le Préfet de la Seine, pour être chargé de l'arrondissement d'amont du service de captage et d'adduction des sources de la Vigne et de Verneuil.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 12 août 1890. — M. **Bonnet**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur de la construction, à la résidence de Paris.

5° DÉMISSION.

Décret du 22 juillet 1890. — Est acceptée la démission de M. **Harlé** (Emile), Ingénieur ordinaire de 1re classe.

6° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Lecardonnel** (Louis), Sous-Ingénieur.	10 sept. 1890

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 17 juillet 1890. — MM. **Modelski**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Tours, et **Drouet**, Ingénieur ordinaire à La Rochelle, cessent d'être chargés de la liquidation des travaux précédemment entrepris sous leur direction sur les lignes de Saint-Jean-d'Angély à Niort et de Niort à Montreuil-Bellay et à Moncontour (M. **de Préaudeau**, Ingénieur en Chef).

Ce service de liquidation est réuni aux attributions de M. **Antin**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Poitiers, déjà chargé du deuxième arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **de Préaudeau**.

Idem. — MM. **Mouret**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Brive, et **Soubzmaigne**, Sous-Ingénieur à Bergerac, cessent d'être chargés du service de liquidation d'entreprises qui leur sont confiés dans le service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Roman**.

Ces services de liquidation sont réunis aux attributions de M. **Le Grain**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Périgueux, déjà attaché au service de chemins de fer ci-dessus désigné.

Idem. — M. **Macaigne**, Ingénieur ordinaire des Ponts et

Chaussées à Cambrai, cesse d'être chargé de la liquidation des entreprises précédemment exécutées sous sa direction sur les lignes de Saint-Sébastien à Guéret et d'Urciers à Lavaud-Franche (**M. Daigremont**, Ingénieur en Chef).

Ce service de liquidation est réuni aux attributions de **M. Guillaume**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées à Limoges, déjà attaché au service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Daigremont.**

Arrêté du 17 juillet. — Le service de liquidation d'entreprises dont **M. Boutteville**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Mantes, est resté chargé dans le service de chemins de fér confié à M. l'Ingénieur en Chef **Daigremont** — Ligne de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis — section de Drugeac à Miécaze — est supprimé.

Idem. — **M. Boutteville**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Mantes, cesse d'être chargé, sous les ordres de M. l'Inspecteur Général, Directeur du Contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans, de l'examen des questions de parachèvement dont il a précédemment commencé l'instruction sur les lignes de Clermont à Tulle et de Montluçon à Eygurande.

MM. Ducrocq, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Limoges, et **Dupin**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Montluçon, déjà attachés au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans, sont chargés de terminer l'instruction des questions relatives au parachèvement des lignes ci-dessus désignées, savoir :

Ligne de Clermont à Tulle, **M. Ducrocq**,

Ligne de Montluçon à Eygurande, **M. Dupin.**

Arrêté du 21 juillet. — **M. Ricour**, Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission centrale des machines à vapeur, en remplacement de **M. Menche de Loisne**, dont la démission est acceptée.

Idem. — **M. Bonafous** (Andelin), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Tournon, au service ordinaire du département de l'Ardèche et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Henry**, est chargé, à la résidence de Bordeaux, de l'arrondissement du Centre du service ordinaire du département de la Gironde et du deuxième arrondissement (Lignes de Barbezieux à Saint-Mariens, de Libourne à Langon et de La Sauve à Eymet — section comprise entre La Sauve et la station de Frontenac inclus) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Strohl**, en remplacement de **M. Hivonnait**, appelé à un autre service.

Arrêté du 28 juillet. — M. **Caboche**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, provisoirement détaché au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, est attaché, à la résidence de Royan, au service ordinaire et au service maritime du département de la Charente-Inférieure, en remplacement de M. **Mallat**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — M. **Maillet** (Edmond), Ingénieur ordinaire de 3e classe, provisoirement détaché au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, est attaché, à la résidence de Montauban, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Nicolas**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne — arrondissement de l'Ouest;

2° Navigation de la Garonne — deuxième arrondissement;

3° Navigation du Tarn — deuxième arrondissement;

4° Études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne — 2e section et du bassin du Tarn.

Arrêté du 5 août. — Le cinquième arrondissement du service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en Chef **Modelski**, actuellement confié à M. **Bleynie**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Cahors, est supprimé.

La ligne de Tournon à Argenton et le septième lot de la ligne de Civray au Blanc qui composent cet arrondissement sont rattachés au deuxième arrondissement du même service (M. **Goury du Roslan**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Tours).

Par suite, le nombre des arrondissements du service de chemins de fer de M. **Modelski** est réduit de 6 à 5. Le 6e arrondissement (M. **Aumont**, ingénieur ordinaire à Poitiers) prend le n° 5.

Arrêté du 8 août. — Le service du contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Nérac à Mont-de-Marsan, comprise entre Nérac et Mézin, est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Gautié**, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Paris.
Robert, Ingénieur ordinaire, à Agen.

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Metzger**, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Paris.
Boutiron, Ingénieur ordinaire des mines, à Bordeaux.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **Noyrit**, Inspecteur principal, à Bordeaux.
Delaunay, Inspecteur particulier, à Bordeaux.

IV. *Surveillance administrative.*

M. Dupouy, Commissaire, à Nérac.

Arrêté du 11 août. — Le service du contrôle de l'exploitation des sections de Sancoins à La Guerche et de Sancoins à Couleuvre (lignes d'intérêt général à voie de 1 mètre de Châteaumeillant à La Guerche et de Sancoins à Lapeyrouse, concédées à la Société générale des chemins de fer économiques) est rattaché à la Direction du contrôle du réseau d'Orléans et organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

MM. **d'Ussel**, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Paris.
Résal, Ingénieur des ponts et chaussées, à Paris. } *Provisoirement.*
Bosramier, Conducteur principal des ponts et chaussées, à Paris. } *Provisoirement.*

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Vicaire**, Ingénieur en chef des mines, à Paris.
Nadal, Ingénieur des mines, à Bourges.
Coret, contrôleur des mines, à Bourges.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **Jardon** et **Bochet**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Armbruster, Inspecteur particulier, à Orléans.

IV. *Surveillance administrative.*

Commissariat de Bourges. — *Provisoirement.*

Arrêté du 21 août. — Le service du contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Champagnole à Morez, comprise entre Champagnole et Saint-Laurent est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Paris.
Galliot, Ingénieur des ponts et chaussées, à Dijon.

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en chef des mines, à Paris.
Bernard, Ingénieur des mines, à Dijon.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Wagner, Inspecteur particulier, à Paris.

IV. *Surveillance administrative.*

Commissariat de Pontarlier.

Arrêté du 21 *août.* — Le service du contrôle de travaux du chemin de fer de Bougie à Beni-Mansour (**M. Ribaucour**, Ingénieur en chef des ponts et chaussées à Philippeville) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises à M. l'Ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation du réseau de l'Est-Algérien.

Idem. — Le service du contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Draguignan à Grasse (Compagnie des chemins de fer du Sud de la France) comprise entre Draguignan et Montauroux, est organisé de la manière suivante, savoir :

I. *Contrôle des travaux neufs et d'entretien.*

MM. **Pérouse**, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Paris.
Pavillier, Ingénieur des ponts et chaussées, à Marseille.

II. *Contrôle de l'exploitation technique.*

MM. **Worms de Romilly**, Ingénieur en chef des mines, à Paris.
Oppermann, Ingénieur des mines, à Marseille.

III. *Contrôle de l'exploitation commerciale.*

MM. **d'Ivernois** et **David**, Inspecteurs principaux, à Paris.
Baudouin, Inspecteur particulier, à Avignon.

IV. *Surveillance administrative.*

Commissariat des Arcs.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

2 *août* 1890. — M. **Daniel** (Henry), Commis, Concours de 1883, n° 204, Saône-et-Loire, service du canal du Centre.

9 *août.* — M. **Canourgues** (Julien), Commis, Concours de 1883, n° 62, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide.

12 *août.* — M. **Baumgartner** (Arthur), Concours de 1882, n° 557, Haute-Marne, service du canal de la Marne à la Saône.

12 *août*. — M. **Lasserand** (Emile), Concours de 1882, n° 318, Loir-et-Cher, service ordinaire.

Idem. — M. **Birien** (Joseph), Commis, Concours de 1882, n° 528, Ille-et-Vilaine, service de la navigation de la Vilaine et du port de Redon.

18 *août*. — M. **Carboni** (Ignace), Commis, Concours de 1883, n° 140, Corse, service ordinaire.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

2 *août* 1890. — M. **Chilliard** (Célestin), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au Pont-de-Claix (Isère), est remis en activité et autorisé à entrer au service de la voirie municipale de la ville de Grenoble.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS RENOUVELABLES.

2 *août* 1890. — M. **Cros-Puymartin** (François), Conducteur de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de s'occuper de travaux communaux dans le département de la Dordogne, à la résidence de Périgueux.

4 *août*. — M. **Sauret** (Emile), Conducteur de 4e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département de l'Ariège, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions d'Architecte-voyer de la ville de Foix.

Idem. — M. **Castillon** (Louis), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service d'une Société française propriétaire d'une fabrique de sucre à Trostianetz-Podolski (Russie méridionale).

9 *août*. — M. **Malaval** (Basile), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Marvejols à Neussargues, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la compagnie de Fives-Lille, pour la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria (Espagne).

14 *août*. — M. **Labos** (Marius), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions de Trésorier de la Caisse d'épargne de Pont-Audemer.

4° DISPONIBILITÉ.

28 *juillet* 1890. — M. **Iung** (Charles), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, chargé, à la résidence de Parthenay, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département des Deux-Sèvres, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an pour raisons de santé.

Idem. — M. **Roquefort** (Pierre), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville et au service du contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Philippeville à Constantine, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

12 *août*. — M. **Rousseaux** (Nestor), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an pour raisons de santé.

18 *août*. — M. **Acciletti** (Jean), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse, est mis en disponibilité avec demi-traitement pendant un an pour raisons de santé.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Gagneux** (Adolphe), Conducteur de 2e classe, Ille-et-Vilaine, service de la navigation de la Vilaine et du port de Redon	1er sept. 1890
M. **Dutey** (Léon), Conducteur de 1re classe, Isère, en service détaché comme Agent voyer en Chef du département	1er sept. 1890
M. **Monnehay** (Léopold), Conducteur de 2e classe, Oise, en congé renouvelable	1er sept. 1890
M. **Barre** (Pierre), Conducteur de 3e classe, Gironde, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi.	6 sept. 1890
M. **Mahieu** (Frédéric), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris.	13 sept. 1890
M. **Caret** (Ernest), Conducteur de 4e classe, en congé illimité.	15 sept. 1890
M. **Baudet** (Ferdinand), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris	17 sept. 1890

M. Daudin (Louis), Conducteur principal, Loir-et-Cher, service ordinaire. . . . . 19 sept. 1890

M. Calabre (Urbain), Conducteur principal, Seine, service de la 2e section de la navigation de la Seine. 1er oct. 1890

M. Magnac (Edmond), Conducteur de 2e classe, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris . . . . 13 oct. 1890

M. Perré (Louis), Conducteur principal, Ain, service ordinaire. 22 oct. 1890

6e DÉCÈS.

Date du décès.

M. Coudeyre (Albin), Conducteur de 4e classe, Hérault, service maritime . . . . 8 juill. 1890

M. Martin (André), Conducteur de 4e classe, Cher, service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne . . . . 17 juill. 1890

M. Baussant (Joseph), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable à Nemours (Seine-et-Marne). . 26 juill. 1890

M. Lafforgue (Joseph), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour raisons de santé . . . . 28 juill. 1890

M. Piot (Alexandre), Conducteur de 2e classe, Haute-Marne, service du canal de la Marne à la Saône . . . . 30 juill. 1890

M. Poidatz (Henri), Conducteur de 1re classe, Seine-et-Oise, service de la 3e section de la navigation de la Seine . . . . 31 juill. 1890

7e DÉCISIONS DIVERSES.

9 *juin*. (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DES COTES-DU-NORD.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés dans le département des Côtes-du-Nord aux services ordinaire et maritime et au service du Contrôle des chemins de fer, sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Quatre Conducteurs et deux Commis, en résidence à Saint-Brieuc.

MM. **Berthelot**, Conducteur.
Ruello (V.), —
Lorgeré, —

MM. **Cadin**, Conducteur.
Rio, Commis.
Derien, —

Arrondissement de Saint-Brieuc.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Quatre Conducteurs, trois Commis et un Agent temporaire, en résidence à Saint-Brieuc.

MM. **Sébilleau**, Conducteur.
Le Renard, Conducteur, également chargé de la surveillance générale des gardiens de phare au point de vue du service de l'éclairage.
Le Maître-Beaugrand, Conducteur principal.
Ruellan, Conducteur.
Bougeard, Commis.
Méhu, —
Boyer, —
Baron, Agent temporaire.

Subdivision de Perros. — Entretien du Port-Blanc. — Surveillance du littoral et des balises. — Sept phares à terre.

M. **Le Tacon**, Conducteur.

1re *Subdivision de Lézardrieux.* — Entretien des ports de La Roche-Derrien, Tréguier, Port-Béni, Lézardrieux, Bréhat. — Surveillance du littoral et des balises. — Cinq phares à terre. — Quatre phares en mer.

M. **Le Noan**, Conducteur.

2e *Subdivision de Lézardrieux.* — Phares en mer du Grand-Léjon, des Roches-Douvres, des Héaux, des Sept-Iles, des Triagoz. — Travaux neufs et entretien de toutes les bouées du département.

MM. **Lecorvaisier**, Conducteur.
Camus, Commis.

Subdivision de Paimpol. — Entretien des ports de Paimpol, Loguivy, Larcouet, Portz-Even, Pontrieux, Bréhec, Port-Morguer. — Surveillance du littoral et des balises. — Phare de Portz-Don.

M. **Pochard**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Brieuc. — Entretien des ports de Saint-Marc, Portrieux, Binic, le Légué. — Surveillance du littoral et des balises. — Phares de Portrieux, Binic, le Légué et l'Ile Harbour.

MM. **Tadié**, Conducteur.
Gaudart, Commis.

Subdivision d'Erquy. — Entretien des ports de Dahouet et d'Erquy. — Surveillance du littoral et des balises. — Phares de Fréhel, de Saint-Jacut et de Port-Nieux.

M. **Ormsby**, Conducteur.

Arrondissement de Guingamp.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Guingamp.

MM. **Massot**, Conducteur.
Lannuzel, Commis.
Boulant, —
Flouriot, —

Subdivision de Guingamp. — Surveillance de parties des routes nationales n°s 12 et 167. — Service hydraulique.

M. **Croissant**, Conducteur.

Subdivision de Saint Brieuc. — Surveillance de partie de la route nationale n° 12. — Service hydraulique.

M. **Ruello** (Hyacinthe), Conducteur.

Subdivision de Lannion. — Partie de la route nationale n° 167. — Ports de Perros, Lannion et Toulanhéry. — Surveillance du littoral. — Service hydraulique.

M. **Le Guen**, Conducteur principal.

Subdivision de Rostrenen. — Parties des routes nationales n°s 164 et 164 *bis*. — Service hydraulique.

M. **Kervingant**, Conducteur.

Arrondissement de Dinan.

Deux Conducteurs et deux Commis, en résidence à Dinan.

MM. **Huel**, Conducteur.
Dagorne, —
Ménard, Commis.
Jean, —

Subdivision de Dinan. — Surveillance de parties des routes nationales n°s 166 et 176. — Service hydraulique.

M. **Belloncle**, Conducteur.

Subdivision de Loudéac. — Parties des routes nationales n°s 164 *bis* et 168. — Service hydraulique.

M. **Gicquel**, Conducteur.

Subdivision de Lamballe. — Parties des routes nationales n°s 12 et 168. — Service hydraulique.

M. **Hellio**, Conducteur.

Subdivision de Plancoët. — **Partie de la route nationale n° 168. — Ports de Saint-Jacut, Guildo, Plancoët, Port-Nieux. — Surveillance du littoral. — Service hydraulique.**

M. Morin, Conducteur.

Contrôle des chemins de fer.

Bureau de l'arrondissement de Guingamp.

Un Conducteur, en résidence à Guingamp.

M. **Martin**, attaché également au service hydraulique.

28 *juillet.* — M. **Noceto** (Antoine), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest, passe dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Philippeville.

Idem. — M. **Mende** (François), Conducteur de 2e classe en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

Idem. — M. **Mazauric** (Pierre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passe au service maritime du même département.

12 *août.* — M. **Morel** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême, passe au service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère, même département.

Idem. — M. **Maleval** (Adolphe), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Est, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'Est algérien.

Idem. — M. **Fubert** (Théodore), Conducteur principal attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Est et au Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'Est algérien, cesse d'être attaché à ce dernier service.

18 *août.* — Est rapporté l'arrêté du 18 janvier 1890, par lequel M. **Dupré** (Étienne), Candidat déclaré admissible au concours de 1883, n° 98, a été nommé Conducteur de 4e classe et détaché au service vicinal du département du Puy-de-Dôme.

21 *août.* — M. **Perré** (Charles), Conducteur de 4e classe atta-

ché, dans le département de l'Ain, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Claude à La Cluse, passe au service ordinaire du même département.

21 *août.* — M. **Colonna de Léga** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de la Corse, passe dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan.

Idem. — M. **Aïmo** (Antoine), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, passe au service ordinaire du département de la Corse.

Idem. — M. **Icard** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Vaucluse, passe au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône.

Idem. — M. **Bigonet** (François), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe au service ordinaire du département de Vaucluse.

26 *août.* (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DU DOUBS.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire du département du Doubs et au service du Canal du Rhône au Rhin sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et cinq Commis des Ponts et Chaussées, en résidence à Besançon :

MM. **Winterer**, Conducteur de 1re classe.
Maliverney, —
Hyenne, Commis de 1re classe.
Zerling, Conducteur adjoint.
Français, Commis de 2e classe.
Maisonneuve, — 3e —
Froidevaux, — 4e —

SERVICE ORDINAIRE.

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et un Commis, en résidence à Besançon.

MM. **Rebstock**, Conducteur de 2e classe.
Machabey, — 3e — chargé également du service hydraulique de la subdivision de Montbéliard.
Grattepain, Commis de 2e classe.

Subdivision de Baume-les-Dames. — Partie de la route nationale 83. — Service hydraulique.

M. **Gouget**, Conducteur principal.

Subdivision de Pont-de-Roide. — Partie de la route nationale 73. — Service hydraulique. — Chemin de fer de Vougeaucourt à Saint-Hippolyte.

M. **Beaurepère**, Conducteur de 2e classe.

Arrondissement du Centre.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Besançon (provisoirement deux Conducteurs et deux Commis).

MM. **Méneveau**, Conducteur de 1re classe.
Grept, —
Steiner, Commis de 3e classe.
Barbier, — 4e —

1re *Subdivision de Besançon.* — Entretien des traverses pavées de Besançon. — Préparation et revision des projets. — Affaires hydrauliques.

M. **Poëte**, Conducteur principal.

2e *Subdivision de Besançon.* — Partie de la route nationale 73. — Service hydraulique.

M. **Guiot-Guillain**, Conducteur de 1re classe, également attaché au bureau de l'Ingénieur ordinaire.

3e *Subdivision de Besançon.* — Route nationale n° 57. — Parties des routes nos 67 et 73. — Service hydraulique.

M. **Mieusset**, Conducteur de 1re classe.

4e *Subdivision de Besançon.* — Parties des routes nationales nos 67 et 83. — Service hydraulique.

M. **Prélat**, Conducteur de 2e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Pontarlier.

MM. **Mathez**, Conducteur de 3e classe.
Martin (Louis), Conducteur adjoint.
Harrer, Commis de 4e classe.

1re *Subdivision de Pontarlier.* — Parties des routes nationales nos 67 et 72.

M. **Cuinet**, Conducteur de 2e classe.

2ᵉ *Subdivision de Pontarlier.* — Service hydraulique de l'arrondissement. — Rédaction des projets.

M. Salomon, Conducteur de 2ᵉ classe.

Dès que les circonstances le permettront, les routes et le service hydraulique devront être normalement répartis entre les deux subdivisions.

Canal du Rhône au Rhin.

ARRONDISSEMENT DU NORD.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Besançon (provisoirement trois Conducteurs et deux Commis).

MM. **Pellissier**, Conducteur de 2ᵉ classe.
Doillon, — 3ᵉ —
Pajot, — 4ᵉ —
Molle, Commis de 3ᵉ classe.
Boiteux, —

Subdivision de Montbéliard. — 46 kilomètres du canal.

M. **Jolidon**, Conducteur principal.

Subdivision de Clerval. — 26 kilomètres du canal.

M. **Abat**, Conducteur de 3ᵉ classe.

1ʳᵉ *Subdivision de Besançon.* — 21 kilomètres du canal.

M. **Chevennement**, Conducteur principal.

ARRONDISSEMENT DU SUD.

Deux Conducteurs et deux Commis, en résidence à Besançon.

MM. **Laville**, Conducteur de 3ᵉ classe.
Dubois, —
Bernard, Commis de 2ᵉ classe.
Bellon — de 3ᵉ —

1ʳᵉ *Subdivision de Dôle.* — 18 kilomètres du canal.

M. **Baldauf**, Conducteur de 3ᵉ classe.

2ᵉ *Subdivision de Dôle.* — 26 kilomètres du canal.

M. **Gaudot**, Conducteur de 2ᵉ classe.

2ᵉ *Subdivision de Besançon.* — 28 kilomètres du canal.

M. **Fessol**, Conducteur de 1ʳᵉ classe.

3ᵉ *Subdivision de Besançon.* — 24 kilomètres du canal.

M. **Peltey**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Service des chemins de fer.

ARRONDISSEMENT DU NORD.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, en résidence à Besançon.

MM. **Bardet**, Conducteur de 1re classe.
Tournier, — de 4e —

ARRONDISSEMENT DU SUD.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et un Commis, en résidence à Pontarlier.

MM. **Vernier**, Conducteur de 1re classe.
Béry, — de 4e —
Rouget, Conducteur adjoint.

Les emplois du service des chemins de fer seront supprimés aussitôt que les titulaires auront pu recevoir une autre destination.

Par suite de la présente organisation, MM. **Grept** (Louis), Conducteur de 1re classe, **Steiner**, Commis et **Rebstock** (George), Conducteur de 2e classe, attachés respectivement les deux premiers au service de la construction des chemins de fer et le troisième au service du canal du Rhône au Rhin, passent au service ordinaire à dater du 1er septembre 1890.

29 *août* (RÉORGANISATION DU SERVICE DU DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, au service ordinaire du département de la Dordogne, au service de la navigation de la Dordogne et de l'Isle et au service de la construction des chemins de fer sont fixés comme il suit :

Service ordinaire et de la navigation.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs, quatre Commis et un Agent temporaire, en résidence à Périgueux.

MM. **Brachet**, Conducteur principal.
Peluchon, Conducteur de 2e classe.
Robert, Commis de 2e classe.
Bazinette, — de 3e —
Constant, — de 3e —
Audy, — de 4e —
Nouveau, Agent temporaire.

Arrondissement de Périgueux.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Périgueux.

MM. **Ferrand**, Conducteur de 3e classe.
Joly, Commis de 3e classe.
Poullier, id.
Bertrand, Commis stagiaire.

1re *Subdivision de Périgueux.* — Partie de la route nationale n° 21. — Traverses de Périgueux. — Contrôle des tramways.

M. **Colombet**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Périgueux.* — Parties des routes nationales 21 et 89.

M. **Broma**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Mussidan. — Partie de la route nationale 89.

M. **Hautier**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Brantôme. — ~~Partie de la~~ route nationale 139. — Contrôle des tramways.

M. **Roux**, Conducteur principal.

3e *Subdivision de Périgueux.*—Service hydraulique de l'arrondissement de Périgueux.

M. **Delpeuch**, Conducteur principal.

Subdivision de Nontron. — Service hydraulique de l'arrondissement de Nontron.

M. **Sudreau**, Conducteur de 1re classe.

Arrondissement de Bergerac.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Bergerac.

MM. **Lignier**, Conducteur de 2e classe.
Tamarelle, — de 4e —
Magazzari, Commis de 2e classe.
Deloupe, — de 3e —
Lacour, — de 3e —
Soubzmaigne, — de 4e —
Bellugue, — Stagiaire.

1re *Subdivision de Bergerac.* — Parties des routes nationales nos 21, 133 et 136.

M. **Jonhanneau**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Bergerac.* — Rivière de Dordogne sur 87 kilomètres. — Canal de Laluide.

M. **Chillaud**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Domme. — Rivière de Dordogne sur 65 kilomètres. — Rivière de Vézère.

M. **Miermont**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision de Bergerac.* — Service hydraulique de l'arrondissement de Bergerac.

M. **Dartin**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Sarlat. — Service hydraulique de l'arrondissement de Sarlat.

MM. **Glandier**, Conducteur de 3e classe.
Dégot, Commis de 3e classe.

Subdivision de Ribérac. — Service hydraulique de l'arrondissement de Ribérac.

M. **Morel**, Conducteur de 4e classe.

1er Arrondissement de la navigation de l'Isle.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Périgueux.

MM. **Lalande**, Conducteur de 3e classe.
Gravier, Commis de 3e classe.
Eyssartier, id.
Petit, id.

4e *Subdivision de Périgueux.* — Rivière d'Isle sur 88 kilomètres.

M. **Fraisse**, Conducteur de 2e classe.

2e Arrondissement de la navigation de l'Isle, à Libourne.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et 2 Commis, en résidence à Libourne.

MM. **Gardé**, Conducteur de 3e classe.
Delage, Commis de 4e classe.
Planavergne, Commis stagiaire.

Subdivision de Libourne. — Rivière d'Isle sur 57 kilomètres.

M. **Chariol**, Conducteur de 1re classe.

Service de la construction des chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur, sept Commis et deux Agents temporaires, en résidence à Périgueux.

MM. **Chatelier**, Conducteur de 2e classe.
Reyrel, Conducteur adjoint.
Roubenne, Commis de 3e classe.
Doursenot, id.
Garret, id.
Bertrand, id.
Cassier, id.
Duffaut, Commis de 4e classe.
Parcellier, Agent temporaire.
Dublin, id.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Quatre Conducteurs, cinq Commis et trois Agents temporaires, en résidence à Périgueux.

MM. **Durand**, Conducteur de 2e classe.
Jaunay, — de 3e —
Mangot, — de 4e —
Mouton, — de 4e —
Therminarias, Commis de 2e classe.
Deschamps, — de 3e —
Vialard, — de 4e —
Graves, id.
Céron, id.
Guérin, Agent temporaire.
Daniel, id.
Larroux, id.

Bureau extérieur de Périgueux. — MM. **Roux**, Conducteur de 3e classe, **Hoguet**, Conducteur de 3e classe et **Soubiron**, Commis.

Bureau extérieur de Nontron. — MM. **Gueylard** et **Lagarrigue**, Conducteurs, **Desbordes** et **Salomon**, Commis, et **Granger**, Conducteur détaché à Saint-Pardoux.

Bureau extérieur de Thiviers. — MM. **Boulzaguet**, Conducteur, **Maurice**, Conducteur détaché à Corgnac, **Composieux**, Conducteur adjoint, **Pagé**, Commis détaché à Saint-Germain, **Peyrot** et **Therminarias**, Commis.

Bureau extérieur d'Exideuil. — MM. **Bussière**, Conducteur et **Mazel**, Commis.

Bureau extérieur de Sarlat. — MM. **Gillet**, Conducteur, **Chilland** et **Trémouille**, Commis.

Bureau extérieur des acquisitions de terrains à Périgueux. —

MM. **Bonnet**, Conducteur principal, **Desbordes** et **Bosc**, Conducteurs, **Veyssière**, **Caffet** et **Bélingard**, Commis.

29 *août*. (Réorganisation du service ordinaire du département du Gard). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés au service ordinaire du département du Gard, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur, quatre Commis et un Agent temporaire, en résidence à Nîmes.

MM. **André**, Conducteur de 1re classe;
Mercier, — Adjoint;
Servant, Commis de 1re classe.
Chabassu, — 2e —
Ballon, — 3e —
Sablier, Agent temporaire.

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Alais.

MM. **Guérin**, Conducteur de 2e classe;
Portalez, — Adjoint;
Boulze, Commis de 3e classe;
Folcher, — 4e —

1re *Subdivision d'Alais.* — Routes nationales nos 106 et 107 *bis*. — Routes départementales nos 2 et 23. — Service hydraulique.

M. **Nicolas**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision d'Alais.* — Routes nationales nos 107 et 110. — Routes départementales nos 3, 9 et 20. — Service hydraulique.

M. **Pellissier**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Genolhac. — Routes nationales nos 101 et 104. — Routes départementales nos 7 et 21.

M. **Gervais**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Saint-Ambroix. — Routes nationales nos 101 et 104. — Routes départementales nos 7 et 21.

M. **Masse**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Saint-Jean-du-Gard. — Route nationale no 107. — Routes départementales nos 9, 14, 20 et 27.

M. **Maurin**, Conducteur de 3e classe.

Dès que les circonstances le permettront, la subdivision de

Genolhac sera supprimée et les attributions du subdivisionnaire réparties entre les titulaires des autres subdivisions.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Nîmes.

MM. **Lamouroux**, Conducteur principal;
Monestier, Commis de 3e classe;
Daudet, — 3e —
Cade, — 4e —

Subdivision d'Uzès. — Parties de la route nationale n° 86 et des routes départementales nos 1, 2, 7 et 23.

M. **Verney**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Bagnols. — Parties des routes nationales nos 86, 94 et 101 et des routes départementales nos 13 et 19.

M. **Mourrin**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Beaucaire. — Parties des routes nationales nos 86 et 99 et des routes départementales nos 8 et 11. — Pont suspendu de Beaucaire.

M. **Jacquet**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision de Nîmes.* — Parties des routes nationales nos 86, 87 et 100 de la route départementale n° 1.

M. **Schwartz**, Conducteur de 4e classe.

4e *Subdivision de Nîmes.* — Parties des routes nationales nos 99 et 106 et des routes départementales nos 8 et 11.

M. **Nehr**, Conducteur de 4e classe.

L'une des deux subdivisions de Nîmes sera supprimée et les attributions du subdivisionnaire réparties entre les autres subdivisions, lorsque les travaux de réparation du pont suspendu de Beaucaire seront terminés.

Arrondissement du Sud-Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Nîmes.

MM. **Minguier**, Conducteur de 2e classe ;
Gaujoux, Commis de 3e classe ;
Ducry, — 3e —
Thèbe, — 3e —
Gayraud, — 4e —

1re *Subdivision de Nîmes.* — Partie de la route nationale n° 87. — Routes départementales nos 6, 10, 12 et 26.

M. **Cholle**, Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision de Nîmes.* — Parties des routes nationales nos 99, 107 et 110. — Route départementale n° 5.

M. **Bertrand**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Quissac. — Partie de la route nationale n° 99. — Routes départementales nos 5, 15 et 25.

M. **Dalgue**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision du Vigan. — Partie de la route nationale n° 99. — Routes départementales nos 17 et 18.

M. **Robert**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Aigues-Mortes. — Partie de la route nationale n° 87. — Routes départementales nos 4, 6, 16 et 28.— Chemin de halage. — Port d'Aigues-Mortes. — Chenal. — Phare.

M. **Meyer**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision du Grau-du-Roi. — Port et phares.

M. **Pascal**, Agent temporaire.

L'Éditeur-gérant : **Dunod.**

PARIS. — IMP. — C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

DÉCRETS

(N° 193)

[1er février 1890]

DÉCRET du Président de la République française portant :

Art. 1er. — A la date du 22 juin 1888, la mer avait pour limite, au droit des propriétés d'*Ivernois*, *Godillot*, *Vauthrin*, sur le littoral de la commune d'Hyères (quartier maritime de Toulon, département du Var), la ligne brisée tracée en rouge sur le plan annexé au présent décret avec l'indication : *Limite du rivage de la mer ;*

Art. 2. — Les droits des tiers sont réservés.

(N° 194)

[5 février 1890]

Classement de la route départementale n° 20 (Aveyron).

1° Est et demeure classée parmi les routes départementales de l'Aveyron comme route départementale n° 20, de Bozouls à Entraygues, la partie abandonnée de la route nationale n° 120, comprise entre la rotonde de Bozouls et Entraygues ;

2° La direction générale de cette route est figurée par une ligne jaune sur la carte visée par l'ingénieur en chef, le 6 juillet 1889, laquelle restera annexée au présent décret.

(N° 195)

[5 février 1890]

Décret autorisant la chambre de commerce de Dieppe à établir

et à administrer un service de remorquage au port de cette ville.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Dieppe est autorisée à établir et à administrer un service de remorquage au port de Dieppe (Seine-Inférieure), aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'exploitation de ce service formeront des comptes et des budgets spéciaux ; ces comptes et ces budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, mais après avis du Ministre des travaux publics.

Aucune nature nouvelle de dépense n'y pourra figurer que sur avis conforme du Ministre des travaux publics.

. . . .

PORT DE DIEPPE.

Établissement par la chambre de commerce d'un service de remorquage.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Dieppe est autorisée à établir et à administrer dans le port de Dieppe, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend des bateaux-remorqueurs

à vapeur destinés à faciliter l'entrée et la sortie des navires et chalands et leur circulation ou les manœuvres dans le port et au large du port et des installations accessoires nécessaires au fonctionnement du service.

Art. 2 (*comme au type*) (*).

TITRE II.

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — La Chambre de commerce est tenue, dès maintenant, de mettre en service un remorqueur qui aura au moins 25 mètres de tête en tête et 2m,75 au plus de tirant d'eau en charge et qui sera pourvu d'un appareil propulseur, dont la machine à vapeur pourra développer sur les pistons un travail brut d'au moins 300 chevaux de 75 kilogrammètres par seconde... (le reste *comme au type*).

Art. 4 à 12 (*comme au type*).

Art. 13. — Le permissionnaire devra avoir mis en service *le remorqueur qui fait l'objet de l'article* 3 *ci-dessus*, dans un délai de six mois.

Art. 14 (*comme au type*).

Art. 15. — *Lorsque le remorqueur autorisé à l'article* 3 ne sera plus suffisant pour les besoins du commerce, la chambre de commerce sera tenue *d'établir et de mettre en service de nouveaux remorqueurs* dans la mesure reconnue nécessaire à la bonne exploitation du port par les ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie et des colonies, d'accord avec la chambre de commerce ou, à défaut d'accord avec la chambre de commerce, par un décret rendu en Conseil d'État, après enquête sur le rapport des ministres des travaux publics et du commerce, de l'industrie et des colonies.

TITRE III.

ADMINISTRATION.

Art. 16 et 17 (*comme au type*).

Art. 18. — *Un remorqueur devra stationner constamment dans l'avant-port de Dieppe, équipé, chauffé et prêt à prendre la mer de jour et de nuit, dès qu'il sera à flot...* (le reste *comme au type*).

Art. 19 à 23 (*comme au type*).

TITRE IV.

TARIFS.

Art. 24. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de ses remorqueurs et engins, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après.

(*) Voir comme type, *Annales*, 1899, p. 182.

Taxes maxima.

Art. 25. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service du remorqueur défini à l'article 3 sont les suivantes :

Remorquage. — Droits d'usage perçus tant à l'entrée qu'à la sortie :

1° Droits d'usage à l'entrée.

1re zone. — D'un point quelconque situé à moins de 3 milles du musoir de la jetée ouest jusqu'aux écluses d'entrée des bassins Duquesne ou de mi-marée : par tonneau de jauge légale, 0f,40 ;

2° — 2e zone. — D'un point quelconque situé à moins de 6 milles et à plus de 3 milles du musoir de la jetée ouest jusqu'aux écluses d'entrée des bassins Duquesne ou de mi-marée : par tonneau de jauge légale, 0f,50.

Le minimum de la perception des droits d'usage sera :

3° Pour un seul navire, 20 francs ;

4° Pour deux navires ensemble, 30 francs ;

5° Pour trois ou plusieurs navires ensemble, 40 francs.

2° Droits d'usage à la sortie pour conduire les navires à 2 milles au maximum :

6° Par tonneau de jauge légale, 0f,75.

Le minimum de la perception des droits d'usage sera :

7° Pour un seul navire, 15 francs ;

8° Pour deux navires ensemble, 20 francs ;

9° Pour trois ou plusieurs navires ensemble, 25 francs ;

10° Lorsque deux ou plusieurs navires seront remorqués ensemble, chacun d'eux participera au minimum à payer proportionnellement à sa jauge ;

11° Les bâtiments de marine militaire payeront les droits d'usage, comme les navires de commerce ;

12° Les droits d'usage pour les navires entrant sur lest seront réduits de moitié, sans toutefois qu'il soit fait de dérogation aux taxes.

13° Les droits d'usage pour les bateaux de pêche autres que ceux servant à la grande pêche seront réduits de moitié ; toutefois, les minima indiqués ci-dessus leur seront appliqués sans réduction, sauf pour les bateaux de pêche jaugeant moins de 40 tonneaux, qui ne payeront pas plus de 7f,50, soit à l'entrée, soit à la sortie ;

14° Quand la remorque comprendra des bateaux affectés à la petite pêche et d'autres navires ne rentrant pas dans cette catégorie, la majoration de taxe résultant du jeu des minima portera exclusivement sur ces derniers ;

15° Un capitaine de navire qui, s'étant fait inscrire pour prendre son tour de remorque, renoncera, pour un motif quelconque, à en profiter, payera à la chambre de commerce, à titre d'indemnité, une somme égale au quart du droit d'usage calculé d'après le tonnage de son bâtiment, avec un maximum de 15 francs.

16° Le remorqueur ne fournira pas la remorque.

Art. 26 à 29 (*comme au type*).

Contrôle des perceptions.

Art. 29. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connais-

sance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible du poste d'accostage des remorqueurs et aux endroits qui sont indiqués par le capitaine de port.

Le permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions est constaté par un registre à souche, avec indication détaillée sur la souche comme sur le reçu détaché, de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être représenté, à toute réquisition, aux ingénieurs du port, qui en contrôlent la tenue.

TITRE V.

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES.

Art. 30 à 35 (*comme au type*).

TITRE VI.

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION. — SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES AUTORISATIONS.

Art. 36. — La durée de l'autorisation est fixée à *vingt-cinq ans* à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 37 à 41 (*comme au type*).

TITRE VII.

CLAUSES DIVERSES.

Élection de domicile.

Art. 42. — La chambre de commerce aura un bureau, à *Dieppe*, situé à proximité des quais; elle fera, si elle en est requise, choix d'un agent qui se tiendra en permanence dans le bâtiment affecté audit bureau et aura qualité pour recevoir en son nom toutes les notifications administratives.

Art. 43 (*comme au type*).

Art. 44 (art. 45 *du type*).

. . . .

(N° 196)

[13 février 1890]

Rapport adressé au Président de la République par le Ministre des travaux publics, suivi de décrets relatifs à l'amélioration des traitements des conducteurs des ponts et chaussées et des gardes-mines (*).

Monsieur le Président,

Le Parlement a voté au budget de 1890 une augmentation de

(*) Les décrets sont insérés *suprà*, p. 240 et 242.

crédits de 150.000 francs destinée à améliorer les traitements des conducteurs des ponts et chaussées et une augmentation de 10.000 francs pour le même objet en ce qui concerne les gardes-mines.

Ces deux sommes, si elles étaient réparties également entre tous les conducteurs et les gardes-mines, ne permettraient d'augmenter que de 50 francs environ le traitement de chacun d'eux, ce qui ne répondrait ni aux intentions du Parlement ni aux intérêts des agents. Je me suis donc préoccupé d'attribuer les nouveaux crédits à une partie seulement du personnel et dans les conditions les plus profitables à l'ensemble du corps. C'est dans ce but, monsieur le Président, que j'ai préparé les deux projets de décret ci-joints qui m'autorisent à élever de 3.200 à 3.600 francs les traitements des conducteurs et des gardes-mines principaux remplissant certaines conditions d'ancienneté et de grade et qui augmentent sensiblement l'effectif des classes supérieures, de manière à accélérer l'avancement qui, depuis plusieurs années, a subi un ralentissement fâcheux. Le personnel tout entier profitera ainsi, dans une certaine mesure, des nouvelles dispositions et les agents qui approchent du terme de leur carrière et qui comptent de longs et honorables services verront leur situation sensiblement améliorée au point de vue du traitement et de la retraite éventuelle.

Je saisis en outre cette occasion pour vous proposer de modifier le titre de garde-mines et d'y substituer celui de contrôleur des mines. L'administration a eu, en effet, à plusieurs reprises, l'occasion de constater que le titre de garde-mines a donné lieu à des méprises nuisibles à l'autorité et à la dignité des agents. Le titre de contrôleur est d'ailleurs beaucoup plus en rapport avec la nature de leurs attributions.

Le Conseil d'État a délibéré sur les deux projets de décret ci-joints et c'est d'accord avec lui, monsieur le Président, que j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien les sanctionner.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(N° 197)

[19 février 1890]

Décret autorisant la chambre de commerce de Dieppe à contracter un emprunt et à percevoir un droit de tonnage.

. . . .

Art. 1er. — La chambre de commerce de Dieppe est autorisée à emprunter, à un taux qui ne dépassera pas 5 p. 100 une somme de 130.000 francs pour faire face aux dépenses d'établissement du matériel du service de remorquage qu'elle est autorisée à administrer en vertu du décret du 5 février 1890 (*).

Cet emprunt, toujours remboursable par anticipation, pourra être réalisé, en totalité ou par fraction, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit auprès de la Caisse des dépôts et consignations ~~ou du Crédit~~ foncier de France.

L'amortissement s'effectuera dans un délai maximum de quinze années, à partir de la date du présent décret d'autorisation.

Art. 2. — A partir de la promulgation du présent décret, il sera établi au port de Dieppe un droit de tonnage de 0f,04 par tonneau de jauge sur les navires français ou étrangers entrant chargés ou venant prendre charge au port de Dieppe.

Ce droit de 0f,04 sera perçu dans les mêmes conditions que celui qui existe actuellement, conformément aux décrets des 14 novembre 1874, 22 octobre 1880 (**) et 27 juillet 1888.

Art. 3. — La perception du droit est concédée à la chambre de commerce de Dieppe, pour les produits en être exclusivement affectés aux dépenses d'établissement du matériel du service de remorquage, dans les conditions fixées à l'article 1er du présent décret.

Cette perception cessera aussitôt que le produit du droit de tonnage, à partir de l'origine de la perception, cumulé avec le total des intérêts capitalisés et avec le produit des prélèvements qui pourront être effectués, s'il y a lieu, sur l'excédent des recettes des taxes d'usage, aura atteint la somme nécessaire :

1° Au remboursement, en capital et intérêts, des dettes con-

(*) *Suprà*, p. 781.
(**) *Ann.* 1881, p. 488.

tractées par la chambre de commerce pour le compte d'établissement du matériel;

2° Au payement éventuel des dépenses faites pour l'amélioration du matériel primitif et dont l'imputation, au compte d'établissement, aurait été régulièrement autorisée par le Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, après avis du Ministre des travaux publics.

Art. 4. — A la fin de chaque année, la chambre de commerce de Dieppe adressera au Ministre du commerce, de l'industrie et des colonies, un relevé récapitulatif du produit du droit de tonnage, des intérêts capitalisés et des excédents nets des recettes du droit d'usage sur les dépenses d'entretien et d'administration, ainsi qu'un état détaillé de toutes les dépenses dont le remboursement serait susceptible d'être imputé au compte du droit de tonnage, dans les conditions prévues par l'article 3 du présent décret.

. . . .

(N° 198)

[25 février 1890]

Décret portant rétrocession de la concession du tramway de Lyon à Neuville-sur-Saône.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement entre Lyon et Neuville-sur-Saône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction de locomotives, destinée au transport des voyageurs, bagages et messageries.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans un délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation du tramway dont il s'agit par le département du Rhône, suivant

les dispositions de la loi du 11 juin 1880 (*) et du décret du 6 août 1881 (**) et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvée la convention passée le 13 juin 1889, entre le préfet du Rhône, au nom du département, d'une part, et la compagnie des tramways de Lyon à Neuville-sur-Saône et extension, d'autre part, pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ladite convention, ainsi que le plan et le cahier des charges mentionnés aux articles 1er et 3 ci-dessus resteront annexés au présent décret.

. . . .

CONVENTION

ENTRE LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE LYON A NEUVILLE-SUR-SAÔNE ET EXTENSION, DONT LE SIÈGE EST A LYON, 48, RUE DE LA RÉPUBLIQUE.

L'an 1889 et le 13 du mois de juin,

Entre le département du Rhône représenté par M. le préfet du Rhône agissant en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 (***);

2° De la délibération du conseil général du département du Rhône en date du 11 mai 1889,

D'une part;

Et la compagnie des tramways de Lyon à Neuville-sur-Saône et extension dont le siège est à Lyon, 48, rue de la République, représentée par MM. Pétrequin (Louis) et Ailloud (Étienne-Félix), administrateurs délégués, demeurant tous deux à Lyon, agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par une délibération du conseil d'administration en date du 27 mai 1889 dont un extrait est annexé aux présentes;

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Rhône, qui est en instance pour obtenir la concession d'un tramway de Lyon à Neuville-sur-Saône, s'engage à rétrocéder à la compagnie des tramways de Lyon à Neuville-sur-Saône et extension, pour une durée égale à celle de cette concession, l'établissement et l'exploitation de cette ligne.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes.

Art. 2. — La compagnie des tramways de Lyon à Neuville et extension est

(*) *Ann.* 1880, p. 870.
(**) *Ann.* 1882, p. 292.
(***) *Ann.* 1871, p. 407.

assujettie envers le département du Rhône à toutes les obligations qui sont imposées à ce département lui-même par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'elle est subrogée aux avantages résultant pour le département de ce même cahier des charges.

Art. 3. — Pour garantir l'exécution de son engagement la compagnie des tramways de Lyon à Neuville et extension versera à la caisse du trésorier-payeur général, pour le compte du département, un cautionnement de 20.000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'État.

Les 4/5es du cautionnement lui seront restitués après la réception définitive des travaux, le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 4. — Dans le cahier des charges il est dérogé au type réglementaire approuvé le 6 août 1881 :

1° Pour les prix de transport des voyageurs, bagages et messageries qui sont établis par section et non par kilomètre et comprennent tous les impôts dus à l'État;

2° Pour le transport des enfants qui voyagent gratuitement jusqu'à l'âge de quatre ans et payent place entière au-dessus de cet âge (art. 23).

Il est dérogé également aux conditions prévues par le cahier des charges-type en ce qui concerne l'article 2 qui est rédigé de la façon suivante :

La ligne commencera au droit de la rue Longue et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Le quai de la Pêcherie, entre la rue Longue et le pont La Feuillée;

2° Le quai de Serin jusqu'à la montée Hoche;

3° Le chemin de grande communication n° 2 *bis*, depuis la montée Hoche jusqu'à 20 mètres en aval du pont de Neuville.

La ligne empruntera les rails de la compagnie des tramways de Lyon, entre le pont La Feuillée et le pont de Serin.

Cet emprunt aura lieu aux conditions du cahier des charges des tramways de Lyon (art. 30) en date du 9 mars 1879 et à celles énoncées ci-après :

Observation du paragraphe 1er de l'article 20 du décret réglementaire du 6 août 1881 et des règlements de police et de service qui régissent les tramways de Lyon;

Application des conditions du cahier des charges de ces derniers tramways. Faculté réciproque pour les voitures de la compagnie des tramways de Lyon de circuler sur la partie à construire entre l'origine, quai de la Pêcherie, et le pont La Feuillée.

Le concessionnaire de la ligne de Neuville ne pourra pas faire le service des voyageurs entre deux points quelconques compris dans le parcours du pont La Feuillée au pont de Serin, actuellement desservi par les voitures de la compagnie des tramways de Lyon, c'est-à-dire qu'entre ces deux limites il pourra, dans la marche sur Neuville, prendre des voyageurs et non en déposer, et dans le cas de marche sur Lyon, déposer des voyageurs, mais non en prendre.

Il est encore dérogé en ce qui concerne l'article 20 qui porte ce qui suit :

La durée de concession de la ligne commencera à courir de la date du décret d'autorisation et elle prendra fin soixante ans après. A l'expiration de la

concession accordée à la ville de Lyon par décret du 17 mai 1879 et pendant le temps à courir entre cette date et l'échéance de la durée de la concession faisant l'objet du présent cahier des charges, le concessionnaire continuera à prolonger le service de ses tramways jusqu'au quai de la Pêcherie, au droit de la rue Longue, à Lyon. — Les voitures et machines circuleront sur la ligne de tramway entre le pont de Serin et le pont La Feuillée sans que le concessionnaire ait à payer aucun droit de péage. Toutefois, les dépenses relatives à l'entretien et aux travaux de cette section seront faites à frais communs par le concessionnaire de la ligne de Lyon à Neuville-sur-Saône, usager de ladite section au prorata des kilomètres parcourus par chaque service.

Art. 5. — Une subvention annuelle de 4,000 francs est allouée à la compagnie rétrocessionnaire par le département, à raison de l'usure qui résultera de la circulation des voitures ordinaires sur la largeur du chemin de grande communication n° 2 *bis* qui est affecté au service de la voie ferrée.

Art. 6. — La compagnie des tramways de Lyon à Neuville et extension devra faire élection de domicile à Lyon. Dans le cas de non élection, toute notification ou signification qui pourra lui être adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général par l'administration de la préfecture du Rhône.

Fait en double à Lyon, les jour, mois et an que dessus.

. . . .

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, bagages et messageries.

La traction aura lieu par moteur mécanique.

La ligne sera établie à une voie avec garages.

Art. 2. — La voie ferrée à établir aura son origine à Lyon, quai de la Pêcherie, au droit de la rue Longue et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Le quai de la Pêcherie, entre la rue Longue et le pont La Feuillée;

2° Le quai de Serin jusqu'à la montée Hoche;

3° Le chemin de grande communication n° 2 *bis*, depuis la montée Hoche jusqu'à 20 mètres en aval du pont de Neuville.

La ligne empruntera les rails de la compagnie des tramways de Lyon, entre le pont La Feuillée et le pont de Serin.

Cet emprunt aura lieu aux conditions du cahier des charges des tramways de Lyon (art. 30) en date du 9 mars 1879 et à celles énoncées ci-après :

Observation du paragraphe 1er de l'article 20 du décret réglementaire du 6 août 1881 et des règlements de police et de service qui régissent les tramways de Lyon;

Application des conditions du cahier des charges de ces derniers tramways.

Faculté réciproque pour les voitures de la compagnie des tramways de Lyon

de circuler sur la partie à construire entre l'origine, quai de la Pêcherie, et le pont La Feuillée.

Le concessionnaire de la ligne de Neuville ne pourra pas faire le service de voyageurs entre deux points quelconques compris dans le parcours du pont La Feuillée au pont de Serin, c'est-à-dire qu'entre ces deux limites, il pourra. dans la marche sur Neuville, prendre des voyageurs et non en déposer et, dans le cas de marche sur Lyon, déposer des voyageurs mais non en prendre.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière soit livrée au plus tard à l'exploitation dans le délai d'une année après le commencement des travaux.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2m,10, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,14; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,10.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 20 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 0m,036.

Le reste *comme au type* (*).

Art. 6 (*comme au type*)...

Depuis l'origine jusqu'à la montée Hoche, la voie sera comprise dans un pavage en pavés d'échantillon; au delà on adoptera le pavage ou l'empierrement suivant que sur les points de route où la voie ferrée sera placée, la chaussée sera constituée par un pavage ou par un empierrement; toutefois, lorsque la ligne traversera la route, les rails seront compris dans un pavage en pavés bâtards qui régnera dans l'entre-rail et à 0m,25 de chaque côté.

Art. 7. — Néant.

Art. 8 et 9 (*comme au type*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Elles devront être établies avec un contre-rail (type Marsillon) depuis l'origine, quai de la Pêcherie, jusqu'au pont de la gare; à partir de ce dernier point la voie sera établie sans contre-rail.

Toutefois l'État se réserve le droit, après expérience faite démontrant la nécessité du contre-rail, d'imposer à la compagnie l'établissement de ce contre-rail jusqu'au pont de l'Ile-Barbe.

Dans la voie du type Marsillon les rails seront en acier et du poids de 16 kilogrammes au moins par mètre courant pour les rails et de 12 kilogrammes au moins pour les contre-rails.

(*) Type *Ann.* 1882, p. 292.

Ils seront posés sur traverses métalliques ou en bois de chêne espacées, pour ces dernières, d'un mètre d'axe en axe.

Dans les parties où la voie ne comportera pas de contre-rail, le rail unique, en acier, pèsera au moins 20 kilogrammes par mètre courant.

Art. 11. — Les trains auront des arrêts fixes.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Quai de la Pêcherie.
Au droit de la montée Hoche ou de la montée des Esses.
Au pont du port Mouton.
Au pont de la gare.
Au chemin de la Belle-Allemande.
A l'octroi de Lyon.
Au chemin de la Rochette à Cuire.
Au pont de l'Ile-Barbe.
A la Côte-Saint-Victor (Caluire).
Aux abords du chemin de la Combe (au Vernay).
Au pont de Collonges.
Au quartier des Fabriques, à Fontaines.
Au droit de l'église de Fontaines.
Au droit du ruisseau des Vosges.
Au pont de Couzon.
Au chemin de l'usine Guimet, à Fleurieux.
Au droit du chemin de Bellegarde.
A Neuville.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend l'empierrement ou le pavage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de $0^m,50$ qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13 (*comme au type*).

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à :

1re section, de Lyon à Fontaines :
Service d'été, 12 dans chaque sens.
Service d'hiver, 9 dans chaque sens.

2e section, de Fontaines à Neuville :
Service d'été, 8 dans chaque sens.
Service d'hiver, 6 dans chaque sens.

Art. 15. — Les trains se composeront de trois voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 35 mètres y compris la machine.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin soixante ans après. A l'expiration de la concession accordée à la ville de Lyon par décret du 17 mai 1879 et pendant le temps à courir entre cette date et l'échéance de la durée de la concession faisant l'objet du présent cahier des charges, le concessionnaire continuera à prolonger le service de ses tramways jusqu'au quai de la Pêcherie, au droit de la rue Longue à Lyon. Les voitures et machines circuleront sur la ligne de tramway entre le pont de Serin et le pont La Feuillée sans que le concessionnaire ait à payer aucun droit de péage. Toutefois, les dépenses relatives à l'entretien et aux travaux de cette section seront faites à frais communs par le concessionnaire de la ligne de Lyon à Neuville-sur-Saône, usager de ladite section, au prorata des kilomètres parcourus par chaque service.

Art. 17 à 22 (*comme au type*).

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés, qui sont des prix fermes comprenant tous les impôts :

1° Voyageurs

Division de la ligne de Lyon à Neuville en six sections.

DISTANCE entre les sections	SECTIONS	DISTANCE de Lyon	ITINÉRAIRES	PRIX de parcours simple — de péage	PRIX de parcours simple — de transport	PRIX de parcours simple — Totaux	CLASSES	PRIX d'aller et retour — de péage	PRIX d'aller et retour — de transport	PRIX d'aller et retour — Totaux
kil.		kil.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.
2.992	1re	2.992	De Lyon au chemin de la Belle-Allemande et vice versa	0,084	0,166	0,25	1re	»	»	»
				0,050	0,100	0,15	2e	»	»	»
3.113	2e	6.105	De Lyon à la côte Saint-Victor (montée de Calcuire) et vice versa.	0,134	0,266	0,40	1re	»	»	»
				0,084	0,166	0,25	2e	»	»	»
1.760	3e	7.865	De Lyon au pont de Collonges et vice versa	0,250	0,500	0,75	1r	0,334	0,666	[illegible]
				0,167	0,333	0,50	2e	0,250	0,500	[illegible]
2.715	4e	10.580	De Lyon à Fontaine-sur-Saône (place de l'Eglise) et vice versa	0,300	0,600	0,90	1re	0,367	0,733	[illegible]
				0,200	0,400	0,60	2e	0,267	0,533	[illegible]
1.980	5e	12.560	De Lyon au pont de Couzon et vice versa	0,340	0,660	1,00	1re	0,434	0,866	[illegible]
				0,250	0,500	0,75	2e	0,300	0,600	[illegible]
3.640	6e	16.200	De Lyon à Neuville et vice versa.	0,467	0,933	1,40	1re	0,584	1,166	1,75
				0,334	0,666	1,00	2e	0,434	0,866	[illegible]

Les places d'impériale seront assimilées à la 2e classe.

Pour les parcours intermédiaires, les prix perçus seront ceux provenant des différences entre les chiffres afférents à la section de départ et à celle d'arrivée, telles qu'elles sont données par le tableau ci-dessus, mais avec un minimum de perception de 15 centimes pour la 2e classe et 25 centimes pour la 1re classe.

Les billets d'aller et retour sont valables pour le jour de la délivrance.

Les parcours empruntant des fractions de deux sections de la ligne donneront lieu à la perception du prix total correspondant à ces deux sections.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être autorisé à délivrer des cartes d'abonnement dont les prix seront déterminés par le préfet sur ses propositions.

2e Bagages et messageries.

Pour 100 kilogrammes et par section y compris tous impôts ainsi que le chargement et le déchargement :

DÉSIGNATION	PRIX		
	de péage	de transport	Totaux
	fr.	fr.	fr.
Pour la 1re section	0,106	0,214	0,320
Pour la 2e section	0,153	0,307	0,460
Pour la 3e section	0,226	0,454	0,680
Pour la 4e section	0,273	0,551	0,824
Pour la 5e section	0,346	0,694	1,040
Pour la 6e section	0,443	0,885	1,328
Avec un minimum de perception de 0f,30 par expédition.			

La compagnie n'est pas tenue de transporter les matières inflammables ou explosibles, les animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des mesures spéciales.

Elle n'est pas tenue non plus de transporter les animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ses transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Les fractions de poids ne seront comptées que par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes, entre 10 et 20 kilogrammes comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages, les coupures seront établis : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 30 centimes.

Art. 24. — Tout voyageur pourra transporter gratuitement des paquets susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement.

Art. 25. — Néant.

Art. 26. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 200 kilogrammes.

Néanmoins le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 200 à 300 kilogrammes, mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 300 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 300 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration sur la proposition du concessionnaire.

Art. 27. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, lesquels seront taxés moitié en sus;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs, pour lesquels le prix de transport est fixé à raison de 0f,50 par fraction indivisible de 1.000 francs, d'après la valeur déclarée et quelle que soit la distance parcourue.

Art. 28 et 29 (*comme au type*).

Art. 30. — Les colis de messageries seront expédiés et mis dans des locaux à la disposition des destinataires le même jour, s'ils ont été déposés avant deux heures de l'après-midi et le lendemain s'ils ont été déposés après deux heures.

Art. 31 (*comme au type*).

Art. 32. — Néant.

Art. 33 (*comme au type*).

Art. 34. — Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixée à 3 centimes par 100 kilogrammes pour le premier kilomètre et à 1 centime par 100 kilogrammes et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35 et 36 (*comme au type*).

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er juillet, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu le 1er janvier qui suivra le décret de concession, à la caisse du trésorier-payeur général du Rhône.

Art. 38 [*comme au type* (20.000 fr.)].

Art. 39 [*comme au type* (Lyon-Rhône)].

Art. 40 [*comme au type* (Rhône)].

Art. 41 (*comme au type*).

. . . .

(N° 199)

[26 février 1890]

Décret approuvant la substitution à la société des mines de Bert de la société anonyme du chemin de fer d'intérêt local de Dompierre-sur-Besbre à la Palisse.

. . . .

Art. 1er. — Est approuvée la substitution, à la société des mines de Bert de la « Société anonyme du chemin de fer d'intérêt local de Dompierre-sur-Besbre à la Palisse » comme concessionnaire de ladite ligne d'intérêt local de Dompierre-sur-Besbre à la Palisse, dont l'établissement, dans le département de l'Allier, a été déclaré d'utilité publique par la loi du 29 juillet 1889 (*).

. . . .

(*) *Ann.* 1889, p. 925.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 200)

[9 mars 1889]

Contributions directes (Pat.). — Entrepreneur de travaux publics. — Lieu d'imposition. — Double emploi. — (Sieur Gardeil.)

L'entrepreneur de travaux publics qui a été imposé à la patente au siège de son entreprise ne saurait être imposé à raison des mêmes travaux dans la commune de son domicile (*).

Réclamation. Quittance des termes échus non produite devant le conseil de préfecture; justification devant le Conseil d'État du paiement antérieur à l'arrêté attaqué. Recevabilité.

En la forme :

Considérant que, si le requérant n'avait pas produit devant le conseil de préfecture la quittance des termes échus de sa contribution des patentes, il justifie devant le Conseil d'État de leur paiement antérieur à l'arrêté attaqué; que, dès lors, il y a lieu de statuer au fond;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Gardeil a été porté en 1887 sur les rôles de la commune d'Eauze, où se trouvait le siège de son entreprise; que, dans ces circonstances, ledit sieur Gardeil est fondé à demander décharge des droits de patente auxquels il a été indûment imposé comme entrepreneur de travaux publics sur les rôles de la commune de Saint-Orens-Pouypetit où il a son domicile... (Arrêté annulé. Décharge accordée.)

(N° 201)

[15 mars 1889]

Cours d'eau. — Dommages aux usines. — Prises d'eau pour l'ali-

(*) Rapp. 13 janvier 1888, Bonal, p. 25 (*Rec. des Arr. du C. d'État*).

mentation d'un canal de navigation. — Diminution de force motrice. — Appréciation de l'indemnité due par l'État au propriétaire d'un moulin et d'une scierie. — (Sieur Boulanger.)

Réserve à l'usinier du droit à l'indemnité à raison du chômage qui résultera pour son usine, des opérations nécessaires au remplissage du canal.

Intérêts à partir du jour où ils ont été demandés.

Vu la requête du sieur Boulanger..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 19 août 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Meuse aurait fixé à un chiffre insuffisant, le montant de l'indemnité due par l'État, pour le dommage causé à son usine de Pilly, par le fonctionnement de la prise d'eau d'Ambly établie pour l'alimentation du canal de l'Est; — *Ce faisant, attendu* que le conseil de préfecture, tout en déclarant adopter les propositions du tiers-expert, ne lui a alloué que 3.105 francs, somme fixée par le tiers-expert pour l'indemnité afférente à ses deux moulins, et a omis d'y ajouter l'indemnité de 200 francs proposée par le tiers-expert pour le dommage causé à sa scierie; que le conseil de préfecture a considéré à tort que la demande d'intérêts n'avait été formée que le 1er août 1885; qu'en effet, dans sa requête du 21 décembre 1881, le sieur Boulanger avait formé une demande d'indemnité de privation de jouissance pour l'avenir, qui équivalait à une demande d'intérêts; qu'en ce qui concerne l'indemnité elle-même, elle est notablement insuffisante, et doit être portée à 19.200 francs pour les moulins, et 1.570f,60 pour la scierie, fixer l'indemnité totale due au requérant à 25.000 francs avec intérêts du 21 décembre 1881; subsidiairement, augmenter de 200 francs l'indemnité fixée par le conseil de préfecture, condamner l'État à tous les dépens de première instance et d'appel;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers-expert qu'en tenant compte du revenu de l'usine de Tilly, de la diminution de force motrice due au fonctionnement de la prise d'eau d'Ambly et du nombre de jours pendant lequel cette diminution se produit, il sera fait une juste appréciation du dommage causé au sieur Boulanger, par l'évaluation à 3.305 francs de l'indemnité à laquelle il a droit, savoir: 3.105 francs pour les moulins et 200 francs pour la scierie; que, d'ailleurs, la présente décision ne fait pas obstacle à ce que le sieur Boulanger fasse valoir ultérieurement ses droits à un

indemnité distincte pour les dommages qui pourraient être causés à son usine par suite de chômage, lors des opérations nécessaires pour remplir le canal de l'Est ;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que dans sa demande introductive d'instance, le sieur Boulanger se bornait à demander une indemnité pour le dommage qui lui avait été causé et une indemnité par jour de retard, jusqu'à l'exécution des travaux nécessaires pour faire cesser la diminution de force motrice de son usine; que c'est avec raison qu'en allouant au sieur Boulanger une indemnité unique et définitive pour le préjudice causé à son usine, le conseil de préfecture a décidé que les intérêts ne commenceront à courir que du 1er août 1885... (Indemnité due par l'État au sieur Boulanger fixée à 3.305 francs, savoir: 3.105 francs pour les moulins et 200 francs pour la scierie, avec intérêts du 1er août 1885. — Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté. Depens à la charge de l'État.)

(N° 202)

[15 mars 1889]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Bief de moulin. — Taxes. — Recours. — (Sieur Perrin des Isles contre ville de Joinville.)

Le préfet n'excède pas ses pouvoirs en imposant au propriétaire d'un moulin, conformément à une ordonnance rendue dans la forme des règlements d'administration publique, les frais de curage des biefs et sous-biefs de son usine.

La déchéance prononcée, en matière de contributions directes et de taxes assimilées, contre les réclamations formées plus de trois mois après la publication des rôles, n'est pas applicable à une demande en décharge de taxes non imposées dans un rôle, dans l'espèce à une demande en remboursement des frais de curage, payés par le propriétaire d'un moulin, en exécution de l'arrêté préfectoral prescrivant le curage (*).

Expertise déclarée inutile au cas où la question à résoudre

(*) Rapp. 17 juin 1868, Bergeron (*Ann.* 1868, p. 1220).

est de savoir si l'ordonnance réglementant une usine ne met pas le curage à la charge de l'usinier.

Procédure. — Réclamation reproduisant une demande sur laquelle le conseil de préfecture a ordonné une expertise : non-recevabilité pour défaut d'intérêt.

(*Suite des arrêts du* 16 *mai* 1884.) (*)

VU LA REQUÊTE... pour le sieur Perrin des Isles... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 8 août 1885, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-Marne a : 1° rejeté comme présentée en dehors du délai fixé par l'art. 28 de la loi du 21 avril 1832, sa réclamation tendant à obtenir le remboursement des sommes avancées par lui pour le curage du canal des moulins, auquel il a été tenu de procéder en exécution d'un arrêté du préfet de la Haute-Marne du 7 janvier 1880; 2° rejeté comme reproduisant des conclusions sur lesquelles il était statué par un arrêté distinct de la demande du requérant tendant à faire condamner l'État et la ville de Joinville à lui payer une indemnité pour les dommages résultant pour lui de l'obligation d'enlever des matériaux et des boues déposés dans ledit canal par suite de l'exécution de divers travaux publics; — *Ce faisant, attendu* que c'est à tort que le conseil de préfecture a opposé à sa réclamation la déchéance tirée de l'art. 28 de la loi du 21 avril 1832, qu'en effet... (Voy. l'arrêt);

Vu les observations en défense présentées pour la ville de Joinville... tendant au rejet de la requête, par les motifs qu'elle est irrecevable comme ayant été formée plus de trois mois après la notification faite au sieur Perrin des Isles de l'arrêté préfectoral prescrivant le curage; qu'en tant d'ailleurs qu'elle tend à faire condamner la ville de Joinville à indemniser le requérant des frais que lui a occasionnés le dépôt de boues et matériaux dans le lit du canal du fait de ladite ville, elle fait double emploi avec la demande présentée distinctement au conseil de préfecture par le sieur Perrin des Isles, demande sur laquelle il a été statué par un arrêté également en date du 8 août 1885...;

Vu les lois des 14 floréal an IX et 21 avril 1832;

Vu le décret du 22 juillet 1806;

Vu l'ordonnance du 26 janvier 1825;

SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Perrin des Isles tendant à obte-*

(*) *Ann.* 1885, p. 13.

nir de l'État le remboursement des sommes qu'il a dépensées pour le curage du canal des moulins, effectué en exécution de l'arrêté du préfet de la Haute-Marne du 7 janvier 1880 dont il conteste la légalité :

En ce qui touche la déchéance :

Considérant que pour repousser la réclamation du requérant, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que ladite réclamation, qui est assimilée aux réclamations en matière de contributions directes, ayant été produite plus de trois mois après la publication de l'arrêté préfectoral prescrivant le curage, serait, par suite, irrecevable comme ayant été formée en dehors du délai imparti par l'art. 28 de a loi du 21 avril 1832 ;

Mais considérant que la déchéance établie par cet article ne peut, d'après son texte même, recevoir application qu'au cas où il a été dressé un rôle de recouvrement des taxes ; qu'il suit de là que c'est à tort qu'elle a été opposée à la demande du requérant qui a exécuté lui-même les travaux de curage et poursuit contre l'État le remboursement des dépenses que l'exécution de l'arrêté du préfet prescrivant ce curage lui a occasionnés ;

Sur la demande d'expertise :

Considérant que le requérant se bornant à soutenir que l'ordonnance du 26 janvier 1825 n'autorisait pas le préfet à mettre à sa charge le curage prescrit par l'arrêté préfectoral du 7 janvier 1880, il n'y a pas lieu d'ordonner une expertise :

AU FOND :

Considérant que l'ordonnance précitée qui a été rendue dans la forme des règlements d'administration publique, met expressément à la charge des propriétaires des moulins de Joinville, le curage des biefs et sous-biefs desdits moulins ; que le requérant n'est, dès lors, pas fondé à prétendre que le préfet a excédé ses pouvoirs en prescrivant, par application de cette ordonnance, que le curage des biefs et sous-biefs des moulins de Joinville serait effectué par le propriétaire desdits moulins et à ses frais;

Sur les conclusions du sieur Perrin des Isles tendant à faire condamner l'État et la ville de Joinville à lui rembourser le montant des dépenses que lui a occasionnées l'enlèvement des boues et matériaux dont le dépôt dans le canal a été la conséquence de l'exécution de divers travaux publics :

Considérant que le requérant avait présenté au conseil de préfecture une demande antérieure tendant aux mêmes fins et fondée sur les mêmes moyens, et que, par un arrêté du 8 août 1885, le conseil de préfecture de la Haute-Marne, statuant

sur cette demande, a ordonné qu'il serait procédé à une expertise à l'effet de fixer le montant de l'indemnité due par l'État et la ville de Joinville au sieur Perrin des Isles; que, dans ces circonstances, l'arrêt attaqué qui écarte lesdites conclusions comme reproduisant purement et simplement la demande sur laquelle il était statué d'autre part par un arrêté distinct, ne fait pas grief au requérant qui n'est, dès lors, pas recevable à en demander la réformation; qu'il y a donc lieu sur ce point de rejeter sa requête et de le condamner aux dépens... (Rejet avec dépens.)

(N° 203)

[15 mars 1889]

Marais. — Syndicat de dessèchement. — Réglementation d'usine. — Dépêche ministérielle adressée au préfet. — Recours. — (Syndicat de la vallée de l'Authie.)

La dépêche par laquelle le ministre de l'agriculture répondant à une demande d'avis du préfet, fait connaître à ce fonctionnaire qu'il n'y a pas lieu de donner suite à la demande d'un syndicat de dessèchement, tendant à la révision d'arrêtés réglementant une usine comprise dans le syndicat, ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Intervention. — Les propriétaires de l'usine sont recevables à intervenir dans l'instance. Ils ont intérêt au maintien du règlement.

Vu la requête... pour le syndicat d'entretien des travaux de dessèchement de la vallée de l'Authie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 2 décembre 1884 par laquelle le ministre de l'agriculture a refusé de reviser les règlements des 24 janvier et 25 mai 1870 et celui du 12 juillet 1884 relatifs au moulin de Douriez; — *Ce faisant...* annuler la décision dont s'agit, ordonner que l'arrêté préfectoral autorisant la reconstruction du vannage sera modifié dans un sens conforme aux prescriptions de l'ordonnance de 1821; subsidiairement ordonner qu'il soit procédé à une nouvelle enquête;

Vu la requête en intervention présentée pour les héritiers Hamelle... tendant au rejet du pourvoi...;

Vu les observations du ministre de l'agriculture... tendant au rejet... ;

Vu l'ordonnance du 22 août 1821, ensemble la lettre du directeur général des ponts et chaussées du 11 septembre suivant ;

Vu l'arrêté du préfet du Pas-de-Calais en date du 27 janvier 1870 ;

Vu la loi du 16 septembre 1807 ;

Vu les lois des 22 décembre 1789, 12-20 août 1790, 28 septembre, 6 octobre 1791 et le décret du 25 mars 1852 ;

Considérant que les intervenants ont intérêt à ce que les travaux autorisés par le préfet et qui font l'objet de la contestation soient exécutés ; qu'ainsi leur intervention doit être admise;

Considérant que, par sa délibération du 20 août 1884, le syndicat de la vallée de l'Authie demandait au préfet la réformation de l'arrêté préfectoral du 12 juillet précédent, en même temps que la revision des arrêtés des 27 janvier et 25 mai 1870, réglementaires des moulins de Douriez ; que si le ministre de l'agriculture consulté sur cette demande par le préfet du Pas-de-Calais lui a donné des instructions par dépêche en date du 2 décembre 1884, cette dépêche ne saurait être considérée comme une décision ministérielle prise à l'égard du requérant qui d'ailleurs n'a jamais formé de recours devant le ministre contre l'arrêté du 12 juillet 1884 ; qu'il suit de là que la réponse susdatée du ministre au préfet du Pas-de-Calais n'est pas un acte de nature à faire l'objet d'un recours par la voie contentieuse devant le Conseil d'État, et qu'il y a lieu de rejeter la requête du syndicat de la vallée de l'Authie comme non recevable... (Les héritiers Hamelle sont admis, comme parties intervenantes. Requête du syndicat de la vallée de l'Authie rejetée. Dépens de l'intervention à la charge du syndicat requérant.)

(N° 204)

[15 mars 1889]

Procédure. — Arrêté notifié par le préfet. — Délai du recours de l'État.— (Ministre des travaux publics contre sieur Leglos.)

La notification d'un arrêté du conseil de préfecture faite par le préfet à un entrepreneur de travaux publics, fait courir

contre l'administration le délai de trois mois fixé pour l'introduction des recours au Conseil d'État.

VU LE RECOURS formé par le ministre des travaux publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du

(*) M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt a conclu en ces termes :

« Messieurs,

« Le ministre des travaux publics est, avec le ministre de la guerre, celui des représentants de l'État qui est appelé à soutenir, devant la juridiction contentieuse, les procès les plus importants au point de vue de leurs conséquences pécuniaires; la plaidoirie, prononcée au nom du ministre, indique l'intérêt tout spécial que l'administration attache à la question de procédure soulevée dans l'affaire et qui se pose en ces termes : La notification d'un arrêté du conseil de préfecture faite par le préfet à un entrepreneur de travaux publics fait-elle courir contre l'État le délai de trois mois fixé, pour l'introduction des recours au Conseil d'État, par le décret du 22 juillet 1806?

« Le sieur Leglos était adjudicataire du troisième lot des travaux de construction du chemin de fer de Roanne à Chalon. Le devis prévoyait une seule classe de déblais avec un prix unique de 95 centimes par mètre cube. Le conseil de préfecture, par arrêté du 20 août 1886, alloua un prix de 3f,50 pour 19.713 mètres cubes, conformément à l'avis du tiers expert, par le motif que les sondages avaient été faits sur un tracé abandonné depuis, à 45 mètre de la tranchée véritable, et n'avaient pas révélé la présence de marne à silex; l'expert de l'administration proposait un prix de 3 francs pour 13.000 mètres cubes.

« Le préfet fit notifier l'arrêté au sieur Leglos, par le maire de la commune de Charlieu, le 20 septembre 1886. Le rapport de l'ingénieur en chef proposant à l'administration de former un pourvoi au Conseil d'État est daté du 20 septembre; il est parvenu au ministère des travaux publics le 1er octobre; le conseil général des ponts et chaussées a émis un avis sur l'affaire le 27 octobre; le recours du ministre des travaux publics n'a été formé que le 23 décembre, plus de trois mois après la notification.

« Pour soutenir que ce recours est, néanmoins, recevable, le ministre invoque tout d'abord les principes de la procédure devant les tribunaux et la règle que *nul ne se forclot soi-même* et que la signification faite par une partie ne fait courir le délai d'appel que contre celui à qui la signification est faite et non pas contre celui qui la fait. Il soutient ensuite que le préfet, en matière de travaux publics et spécialement en matière de chemin de fer, n'est pas le représentant de l'État, ne peut ni acquiescer en son nom, ni former un pourvoi au Conseil d'État et ne peut, dès lors, par une notification émanée de lui, faire courir contre l'État le délai d'appel; il cite l'article 51 du cahier des clauses et conditions générales de 1866, qui prescrit de soumettre à l'administration supérieure toutes les réclamations des entrepreneurs; il s'appuie, enfin, sur la jurisprudence du Conseil d'Etat, en matière de contributions directes, qui ne fait courir le délai de recours, pour le ministre des finances, que du jour de l'arrivée des pièces au ministère.

« Devant les tribunaux judiciaires, il est très vrai, qu'en principe nul n'est présumé se mettre en demeure par son propre fait, et que le délai d'appel ne court pas du jour de la signification d'un jugement contre la partie qui a fait

20 août 1886 par lequel le conseil de préfecture de la Loire a condamné l'État à payer au sieur Leglos, entrepreneur des travaux du troisième lot du chemin de fer de Roanne à Chalon une somme de 68.995f,68 pour déblais imprévus;

---

cette signification (Cassation, 5 février 1872, Sirey, 72, I, 127); c'est une application du principe de l'article 443 du Code de procédure civile, et, lorsque la règle contraire doit être appliquée, le Code de procédure le dit expressément (art. 257 au titre des enquêtes, art. 762 au titre de l'ordre). Mais le principe contraire a toujours été admis dans le contentieux administratif; la notification fait courir les délais, aussi bien contre celui qui la fait que contre celui qui la reçoit, et le ministre des travaux publics, s'il avait lui-même notifié, ne soutiendrait sans doute pas que le délai d'appel n'a pas couru contre lui.

« Quelle est la raison d'être de cette différence entre la jurisprudence judiciaire et administrative? Tient-elle à la différence des mots *signification*, qui est le mot judiciaire, et *notification*, qui est l'expression administrative? Faut-il dire que la notification, *notum facere*, emporte simplement l'idée de chose portée à la connaissance d'une partie, tandis que la signification est la remise d'une expédition authentique, d'un *signum?* Mais les deux mots sont synonymes, d'après le *Répertoire de jurisprudence* de Merlin, qui les définit ainsi : « *Notification*, c'est un acte par lequel on donne connaissance de quelque chose dans une forme juridique, et *signification*, c'est la notification qu'on donne d'un arrêt, d'une sentence, d'un acte quelconque par voie de justice. » Cette discussion sur les mots, suivant M. Serrigny, qui emprunte son expression à Rabelais, serait une abstraction de quintessence.

« La différence de jurisprudence tient à la différence même qui sépare les affaires judiciaires de celles du contentieux administratif, différence qui est la raison d'être de la juridiction administrative. Devant l'autorité judiciaire, la contestation est entre deux intérêts privés; devant l'autorité administrative, elle s'engage entre un intérêt privé et un intérêt collectif de l'administration, les règles de la procédure civile ne sont appliquées devant les tribunaux administratifs qu'en ce qu'elles ont de substantiel; il en est de même du Code civil, dont beaucoup de dispositions, relatives aux rapports entre voisins, ne sauraient s'appliquer aux litiges administratifs; c'est ainsi qu'il a été jugé que les articles 552, 641 et 642 du Code civil, relatifs à la propriété des sources et au régime des eaux, n'étaient pas applicables aux rapports des particuliers avec l'administration qui modifie le régime souterrain des eaux par le creusement d'un tunnel de chemin de fer [Conseil d'État, arrêts des 11 mai 1883, Chamboredon (*Ann.* 1884, p. 123), et 8 août 1885, compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (*Ann.* 1886, p. 267)].

« Il en est de même également des notifications et des délais d'appel qui sont soumis à des règles toutes spéciales. Il importe de distinguer les affaires entre parties, celles introduites contre l'État ou à la requête de l'État, et les recours pour excès de pouvoirs. Dans les recours pour excès de pouvoirs, les notifications individuelles sont souvent impossibles à raison du caractère général de l'acte qui est l'objet du recours, et la jurisprudence fait courir le délai de trois mois contre les auteurs du recours, soit de la mise à exécution de l'acte, 15 mai 1869, p. 469, règlement de l'octroi de Dunkerque (*Rec. des Arr. du C. d'État*), soit de la publication au *Bulletin des Lois* ou au *Journal officiel* [30 avril 1880, p. 422, règlement du port de Bordeaux; 27 mars 1874,

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Leglos... tendant au rejet du recours comme tardivement présenté... ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 11 du décret du 22 juillet 1806 ;

---

p. 298, nomination et rang d'ancienneté d'officiers; 17 juillet 1885, p. 705, port de Dunkerque (*Rec. des Arr. du C. d'État*)].

« Dans les affaires entre parties, c'est-à-dire dans celles qui nécessitent une ordonnance de soit communiqué, par application du décret du 22 juillet 1806, par exemple, dans un procès entre un entrepreneur et une commune, la nécessité d'une signification dans les formes judiciaires semble d'abord avoir été admise, ainsi qu'en fait foi l'insertion au *Bulletin des Lois* d'un décret du Conseil d'État en matière contentieuse, en date du 17 avril 1812. Mais, peu à peu, la jurisprudence avait abandonné cette exigence; la connaissance acquise, une communication officieuse de l'arrêté était considérée comme suffisante pour faire courir le délai d'appel, aussi bien dans ces affaires que dans celles où l'État était en cause. Les commissaires du gouvernement près le Conseil d'État, M. de Forcade en 1851, M. Lhôpital en 1863, essayèrent de fixer les principes : « Il faut, disait M. Lhôpital [22 janvier 1863, Milon, p. 62 (*Rec. des Arr. du C. d'État*)], une notification, mais non pas celle du Code de procédure. Il n'y a pas de forme sacramentelle. Il faut, mais il suffit que la notification soit complète et qu'elle soit émanée de la partie adverse, ou du fonctionnaire qui a qualité pour la faire ». La jurisprudence demeura hésitante et M. Serrigny, dans son *Traité de compétence*, déplorait ces hésitations, disant qu'une jurisprudence sans base fixe ressemblait à un navire à vapeur en pleine mer, sans vapeur et sans roues.

« Depuis la loi du 24 mai 1872 (*Ann.* 1872, p. 437), qui a donné au Conseil d'État le pouvoir de statuer en matière contentieuse, par des décisions rendues en son nom et non soumises, comme antérieurement, à l'approbation du chef de l'État, la jurisprudence, dans les affaires entre parties, a très nettement repoussé la théorie de la connaissance acquise, comme pouvant faire courir les délais d'appel et a exigé des significations dans les formes judiciaires [arrêt du 2 février 1877, Lefèvre-Deumier contre ville des Eaux-Bonnes (*Ann.* 1877, p. 1143)].

« Les affaires dans lesquelles l'État est partie n'ont jamais été soumises aux mêmes formalités; un titre spécial du décret du 22 juillet 1806 a trait à ces affaires; il n'y a pas d'ordonnance de soit communiqué, mais de simples communications, et l'État a le privilège de faire des notifications par de simples lettres administratives. La jurisprudence est depuis longtemps fixée en ce sens que ces notifications, pour faire courir les délais d'appel contre les adversaires de l'État, doivent contenir non pas seulement le dispositif, mais la teneur même et les motifs de la décision. Mais si l'État a le privilège des notifications administratives, il doit en subir aussi les conséquences, et l'une de ces conséquences, c'est qu'il est difficile d'admettre que l'État puisse être censé ignorer un acte fait par son représentant. En matière de travaux publics, une jurisprudence fort ancienne et constante fait courir le délai d'appel contre le ministre à partir de la notification de l'arrêté du Conseil de préfecture faite à l'entrepreneur par le préfet. Nous disons que cette jurisprudence est fort ancienne, elle a depuis longtemps célébré son cinquantenaire, car elle est très nettement formulée dans un arrêt du Conseil d'État du 21 avril 1830, p. 190, Ministre de l'intérieur (*Rec. des arr. du C. d'Et.*). Depuis cette époque, si nous voulions citer toutes les décisions rendues dans le même sens, ce serait

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté du conseil de préfecture du 20 août 1886 a été notifié au sieur Leglos le 15 septembre 1886 par l'ordre du préfet de la Loire; que le ministre des travaux publics ne s'est pourvu contre ledit arrêté

---

une véritable armée d'arrêts qui répondrait à notre appel, et non pas seulement quelques décisions isolées, espacées en tirailleurs dans votre jurisprudence [arrêts des 8 février 1855, p. 126, Mutte (*Rec. des Arr. du C. d'État*), 24 janvier 1856, Vernaudon (*Ann.* 1856, p. 255), etc.]

« Le Ministre des travaux publics a soutenu que cette jurisprudence avait été modifiée par des arrêts récents : ce n'est pas exact. Le Conseil d'Etat a jugé, il est vrai [arrêts du 2 mai 1879, commune de Monistrol (*Ann.* 1880, p. 773); du 20 février 1883, p. 229, Gadouleau (*Rec. des Arr. du C. d'État*); 13 mars 1885, Pastrie (*Ann.* 1886, p. 670)], que la communication de l'arrêté du Conseil de préfecture aux ingénieurs ne faisait pas courir le délai d'appel contre l'État, mais cette communication n'a aucun des caractères d'une notification officielle faite à l'entrepreneur.

« Cette jurisprudence doit-elle être modifiée, à raison des changements apportés à la jurisprudence en ce qui concerne les affaires entre parties, à raison de ce que le préfet ne serait pas le représentant de l'Etat et de ce que, en matière de contributions directes, des règles différentes sont appliquées? En premier lieu, il n'y a pas de corrélation entre les significations dans les affaires entre parties et la notification dans les affaires intéressant l'État, et la fixation de la jurisprudence, dans les premières de ces affaires, ne peut réagir sur la solution des autres.

« En second lieu, si on doit considérer le préfet comme n'étant pas le représentant de l'État, il faut décider non seulement qu'en notifiant il ne fait pas courir le délai d'appel contre l'État, mais même qu'une notification faite par l'entrepreneur au préfet n'aurait pas un effet plus décisif et ne ferait pas courir le délai contre l'État. Le Ministre des travaux publics rappelle que le préfet ne peut pas acquiescer au nom de l'État. Mais acquiescer ou encourir une déchéance en laissant expirer un délai d'appel, constituent deux faits tout différents; le tuteur, qui ne peut pas acquiescer au nom d'un mineur, peut lui faire encourir une déchéance en n'observant pas le délai d'appel. Le préfet, qui relève à la fois de tous les ministres, est non seulement le président du Conseil de préfecture, il est le représentant de l'État devant ce Conseil, aussi bien dans les affaires de travaux publics que dans les instances domaniales; il intervient dans les adjudications de travaux publics; il signe, comme ordonnateur, les mandats de paiement délivrés aux entrepreneurs; il est tout naturel qu'il engage l'État en notifiant les arrêtés des Conseils de préfecture.

« En matière pénale, en matière de contraventions de grande voirie, le délai d'appel, contre l'État représenté par le Ministre des travaux publics, court du jour même de l'arrêté du Conseil de préfecture, aux termes d'une disposition de la loi du 30 mai 1851 (*Ann.* 1851, p. 241) sur la police du roulage, étendue aux autres contraventions. Au contraire, en matière de contributions directes, le Conseil d'État juge que le délai d'appel ne court, contre le Ministre des finances, que du jour de l'arrivée des pièces au ministère, alors même que le contribuable aurait fait notifier l'arrêté au directeur des contributions directes, chef de service dans le département [Arrêt du 23 janvier 1885, Ministre des finances (*Ann.* 1886, p. 593)], alors même que l'Administration aurait exécuté l'arrêté, en restituant au contribuable le montant du dégrèvement prononcé par le Conseil de pré-

que le 23 décembre suivant; d'où il suit que son recours a été formé plus de trois mois après la notification régulièrement faite au sieur Leglos de l'arrêté attaqué et que, dès lors, il n'est pas recevable... (Rejet.)

(N° 205)

[13 mars 1889]

Travaux publics. — Cahier des clauses générales du 25 août 1833, art. 21. — Dépenses de régie. — Prélèvement sur le décompte. — Intérêts. — (Ville de Pau contre sieur Escarraguel.)

Lorsqu'une régie a été régulièrement prononcée, les dépenses

---

fecture. Quel est le motif de cette jurisprudence spéciale? Ne peut-on pas dire que dans les affaires de contributions, il y a toujours en jeu le principe de la répartition et de l'égalité proportionnelle de l'impôt, et que le Ministre des finances, gardien de ces principes, ne peut être forclos, s'il ne connaît pas personnellement les décisions des conseils de préfecture, tandis qu'en matière de travaux publics, il ne s'agit jamais que de contestations pécuniaires, quelqu'importantes qu'elles soient.

« Il nous paraît d'autant moins opportun de modifier la jurisprudence, que, d'une part, l'exacte application des circulaires du Ministre des travaux publics des 27 juillet 1854 (*Ann.* 1854, p. 483) et 31 décembre 1877 (*Ann.* 1878, p 151), prescrivant de faire connaître de suite au ministère les notifications faites, est de nature à prévenir tous les inconvénients, et que, d'autre part, la jurisprudence est sur le point de recevoir la consécration législative. Le projet de loi sur la procédure devant les conseils de préfecture, adopté par le Sénat, contient un article 59, qui fait courir les délais d'appel contre l'État ou les administrations représentées par le préfet, soit à dater du jour de la notification faite par les parties au préfet, soit à partir de la notification faite aux parties par les soins du préfet, sauf en matière de contraventions où le délai, contre l'État, court du jour de l'arrêté. Cet article a été présenté comme étant la consécration de la jurisprudence par le rapporteur de la loi au Sénat, M. Clément, ancien avocat au Conseil d'État; c'est ce même caractère que lui donne M. Aucoc, rapporteur du projet de loi préparé en 1870 par le Conseil d'État, projet dans lequel figurait déjà le même article.

« Dans ces conditions, nous estimons qu'il y a lieu de confirmer la jurisprudence attestée par de nombreux arrêts; ce ne serait pas rendre service à la juridiction administrative que de vouloir adapter aux affaires portées devant elle toutes ces formules de la procédure judiciaire; et, de plus, nous sommes porté à dire des jurisprudences, en matière contentieuse, ce que M. Thiers disait des contributions, que les meilleures sont celles qui existent depuis le temps le plus long et auxquelles, justiciables comme contribuables, sont le mieux habitués. Nous concluons, par ces motifs, au rejet, comme non recevable du recours du Ministre des travaux publics. »

de cette régie doivent être retenues sur les sommes dues à l'entrepreneur; en conséquence, il ne peut être alloué à celui-ci que les intérêts de son décompte après déduction des dépenses de la régie.

Suite des arrêts des 4 *avril* 1873 (*), 13 *décembre* 1878 (**), 11 *mai* 1883 (***).

VU LA REQUÊTE... pour la ville de Pau... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 22 janvier 1885, par lequel le conseil de préfecture des Basses-Pyrénées a refusé de lui allouer les intérêts sur une somme de 32.000 francs représentant les dépenses de travaux de régie que les héritiers Escarraguel ont été condamnés à lui rembourser; — *Ce faisant, attendu* que les héritiers Escarraguel ayant été condamnés par divers arrêts du Conseil d'État à supporter toutes les conséquences de la régie, devaient être tenus de rembourser à la ville les dépenses par elle faites, capital et intérêts, sans aucune demande en justice, l'art. 1153 du Code civil ne s'appliquant pas à des intérêts purement compensatoires; que, d'ailleurs, la ville a demandé, le 19 décembre 1868 et le 15 novembre 1876, les intérêts de toutes les sommes qui lui seraient dues; que, le 31 août 1869, elle a spécialement demandé les intérêts des frais de régie dépensés à cette époque, ce qui devait s'étendre aux frais de même nature à faire dans la suite; qu'enfin l'art. 21 des clauses et conditions générales disposant que les frais de régie seraient prélevés sur les sommes dues à l'entrepreneur, on ne pouvait faire courir au profit du sieur Escarraguel les intérêts des sommes qui lui étaient dues soit au 15 octobre 1871 pour l'entreprise de l'église Saint-Martin, soit au 6 avril 1879 pour les travaux des fontaines, sans retrancher auparavant desdites sommes le montant des frais de régie dus par l'entrepreneur à la ville, à moins d'accorder à la ville les intérêts de ces dépenses de régie; condamner les héritiers Escarraguel au paiement des intérêts des sommes dépensées en régie, à partir de chaque dépense constatée et subsidiairement du 19 décembre 1868, du 31 août 1869, du 15 octobre 1871, du 15 novembre 1876 ou du 1er avril 1879; mettre les dépens à la charge des héritiers Escarraguel;

Vu les observations en défense présentées... tendant à l'al-

(*) *Ann.* 1875, p. 216.
(**) *Ann.* 1879, p. 1722.
(***) *Ann.* 1884, p. 98.

location des intérêts des intérêts des sommes qui leur sont dues et au rejet du pourvoi avec dépens par les motifs que le conseil de préfecture a fixé à bon droit le solde dû par la ville de Pau au sieur Escarraguel, en établissant d'une part le compte des sommes dues par la ville avec intérêts du jour des demandes faites par la ville; que, pour les travaux de régie, il n'existe pas de demande d'intérêts faite par la ville et que ces intérêts n'ayant pas le caractère d'intérêts compensatoires, l'article 1153 est seul applicable; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture n'a pas alloué d'intérêts de ce chef à la ville de Pau;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les art. 1153 et 1154 du Code civil;

Considérant qu'aux termes de l'art. 21 du cahier des clauses et conditions générales du 25 août 1833, applicables à l'entreprise du sieur Escarraguel, les dépenses de régie sont prélevées sur les sommes qui peuvent être dues à l'entrepreneur;

Considérant que, par décision du 11 mai 1883, le Conseil d'État statuant au contentieux a liquidé à 88.178f,84 le montant de la somme due par la ville de Pau aux héritiers Escarraguel, et fixé au 1er avril 1879, jour de la réception définitive, le point de départ des intérêts au profit desdits héritiers;

Considérant que, par l'arrêté attaqué du 22 janvier 1885 le conseil de préfecture des Basses-Pyrénées a fixé à 32.000 francs le montant des sommes dues par les héritiers Escarraguel à la ville de Pau pour les dépenses de régie et a refusé de les lui allouer avec intérêts; que, le prélèvement de ces dépenses sur la somme dont la ville restait débitrice étant prescrit par l'art. 21 précité, les 32.000 francs devaient être retranchés de la somme de 88.178f,84 à la date du 1er avril 1879; qu'ainsi c'est à tort qu'en établissant le compte entre les parties, l'arrêté attaqué a fait porter intérêts à partir dudit jour à la somme entière de 88.178f,84 au profit des héritiers Escarraguel;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que la ville de Pau a demandé le 15 avril 1885, les intérêts des intérêts; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, aux termes de l'art. 1154 du Code civil, il y a lieu de décider que les intérêts des intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit de la ville à partir de cette date... (La ville de Pau aura droit aux intérêts, à dater du 1er avril 1879, de la somme de 32.000 francs, dépensée pour frais de régie. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.

Intérêts capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit de la ville de Pau. Surplus des conclusions de la ville de Pau rejeté. Dépens supportés par les héritiers Escarraguel.)

(N° 206)

[15 mars 1889]

Travaux publics. — Fabrique. — Église. — (Sieur Martin-Héry contre fabrique de l'église de Noirterre.)

Avant-métré. — Contradiction entre l'indication de l'avant-métré et le cahier des charges sur la façon dont les ouvrages seront mesurés : il y a lieu d'appliquer le cahier des charges : l'avant-métré ne constitue pas un élément du marché.

Matériaux fournis par le maître de l'ouvrage pour la confection du mortier; déduction de leur valeur du prix du mortier prévu au bordereau.

Rabais. — Lorsque les travaux imprévus sont de même nature que ceux qui font l'objet du marché, par assimilation les prix du bordereau et le rabais de l'adjudication leur sont applicables.

Résiliation. — Dépassement d'un sixième. — Rejet : la dépense effectuée n'atteint même pas le montant de la dépense prévue.

Sujétions. — Plus-value accordée : indemnité suffisante : rejet.

. . . .

SUR LES CONCLUSIONS *de l'entrepreneur tendant à ce que les prix des travaux imprévus soient fixés par une expertise, et non par voie d'assimilation avec les travaux prévus au devis, et ne soient pas soumis au rabais de l'adjudication :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux non prévus étaient de même nature que ceux qui ont fait l'objet du marché; que c'est avec raison que le conseil de préfecture leur a, par assimilation, appliqué les prix du bordereau et les a déclarés passibles du rabais d'adjudication, conformément à l'art. 27 du cahier des clauses et conditions générales du département des Deux-Sèvres;

Sur les conclusions de l'entrepreneur, tendant à ce qu'il lui soit alloué une indemnité spéciale, à raison des sujétions résultant des moulures et de la taille des rosaces, de la fenêtre et de

la porte du clocher, ainsi que de la balustrade de la tribune:

Considérant que l'arrêt attaqué a tenu compte de ces sujétions, en accordant de ce chef à l'entrepreneur une plus-value spéciale, et que le requérant n'établit pas que cette plus-value soit insuffisante;

Sur les conclusions tendant à ce que le mètre des maçonneries soit fait, en compensant à forfait les vides avec les saillies diverses :

Considérant que la réclamation du sieur Martin-Héry n'est fondée que sur une note inscrite en marge de l'avant-métré, lequel n'est pas un des éléments constitutifs du contrat; que, dès lors, c'est à bon droit que, conformément à l'art. 14 du cahier des charges, le métré des maçonneries a été fait en tenant compte exactement de la matière mise en place;

Sur les conclusions relatives à la fixation du prix des matériaux fournis par la fabrique :

Considérant que le requérant n'établit pas qu'en homologuant le rapport du tiers-expert, qui a évalué le cube des mortiers employés dans les maçonneries, et fixé à 13f,20 par mètre cube pour le mortier à chaux hydraulique, et à 8f,80 pour le mortier à chaux grasse, la valeur des matériaux fournis par la fabrique valeur qu'il y a lieu de déduire des prix prévus au bordereau, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de cette réduction;

En ce qui touche la demande de résiliation :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la masse des travaux exécutés par le requérant, loin de dépasser d'un sixième la dépense prévue au devis, n'atteint pas tout à fait le montant de cette dépense; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de prononcer la résiliation demandée par le sieur Martin-Héry;

En ce qui concerne les frais d'expertise et de tierce-expertise:

Considérant que le sieur Martin-Héry succombant sur la plus grande partie de ses réclamations, le conseil de préfecture a mis justement à sa charge la moitié des frais dont s'agit... (Rejet avec dépens.)

(N° 207)

[15 mars 1889]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Chemins vicinaux

ordinaires. — Entretien. — Extraction de matériaux — (Sieur Touzé contre commune de Saint-Amand.)

L'arrêté par lequel le préfet autorise une commune à occuper temporairement une propriété privée, en vue d'y extraire des matériaux destinés à l'entretien de ses chemins vicinaux ordinaires, est entaché d'excès de pouvoirs, s'il ne fixe pas la durée de l'occupation (*).

SUR LES CONCLUSIONS *du sieur Touzé tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué du conseil de préfecture qui a déclaré valable l'arrêté du préfet de la Manche du* 25 *mars* 1885;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens de la requête :

Considérant que la durée de l'occupation autorisée par le préfet n'a pas été fixée par l'arrêté précité et ne peut être déterminée d'après la nature du travail public en vue duquel cet arrêté a été pris; qu'ainsi ladite occupation aurait le caractère d'une occupation indéfinie; qu'il y a lieu par suite de décider que l'arrêté du préfet de la Manche qui l'a autorisée sera tenu pour nul et non avenu et d'ordonner que cette occupation cessera pour l'avenir, ensemble d'annuler l'arrêté attaqué du conseil de préfecture;

Sur les conclusions du sieur Touzé tendant à faire condamner la commune de Saint-Amand à lui payer la somme de 5.000 *fr. à titre de dommages-intérêts pour le préjudice que l'exécution de l'arrêté préfectoral précité lui a occasionné :*

Considérant que ces conclusions n'ont pas été présentées devant le conseil de préfecture et que le requérant n'est pas recevable à les produire directement devant le Conseil d'État... (Arrêtés du conseil de préfecture et du préfet de la Manche annulés. Commune de Saint-Amand condamnée aux dépens. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 208)

[16 mars 1889]

Cours d'eau non navigable dérivé par l'État : nouveau lit. — Talus.

(* Rapp. 11 février 1876, compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, et les notes (*Ann.* 1877, p. 1353); 6 juin 1879, Remize, et la note (*Ann.* 1880, p. 959). Voy. aussi les observations de M. Chareyre, dans la *Revue d'administration*. t. 34, 1er vol., 1889, p. 444.

Curage. — (Ministre de l'agriculture contre compagnie des chemins de fer du Midi.)

Décidé que l'État, en dérivant un cours d'eau pour la construction d'un canal de navigation qu'il a concédé à la compagnie du Midi, et en substituant à son ancien lit un canal enfermé entre deux talus, a conservé la bande de terrain de 50 centimètres qui longe le nouveau lit pour donner à la berge une consistance suffisante, et que, dès lors, la compagnie concessionnaire du canal ne saurait être considérée, à raison de cette bande de terrain, comme propriétaire riveraine du ruisseau, assujettie à la taxe de curage : décharge (*).

Vu le recours du ministre de l'agriculture tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 février 1886, par lequel le conseil de préfecture de Lot-et-Garonne a accordé à la compagnie du Midi, concessionnaire du canal latéral à la Garonne, décharge de la taxe à laquelle elle a été imposée pour le curage du ruisseau *le Lizos; — Ce faisant...*, dire que les frais de curage seront mis à la charge de la compagnie;

Vu les observations en défense de la compagnie du chemin de fer du Midi... tendant au maintien de l'arrêté attaqué...;

Vu les observations du sieur Despin... tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué...;

Vu l'arrêté du préfet de Lot-et-Garonne du 20 décembre 1883;

Vu la loi du 15 floréal an 11;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la bande très étroite de terrain, qui a été ménagée lors de l'exécution de la dérivation du Lizos le long de la rive droite, afin de donner à la berge une consistance suffisante, fait partie du nouveau lit et ne peut être considérée comme une dépendance de la concession faite à la compagnie des chemins de fer du Midi; que, dès lors, c'est à tort que la compagnie, qui n'est pas riveraine de ce côté au droit des parties du cours d'eau où le curage a été effectué d'office, a été imposée aux frais dudit curage, et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture lui en accordé décharge... (Rejet.)

(*) Voy. dans le même sens, 8 décembre 1882, Chemin de fer de l'Ouest (*Ann.* 1883, p. 861).

(N° 209)

[22 mars 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Chemins vicinaux ordinaires. — (Commune de Mandres contre sieur Leclancher.)

Faux-frais. — L'indemnité due aux propriétaires des terrains occupés temporairement pour l'exécution des travaux est à la charge de l'entrepreneur et non de la commune.

Intérêts. — Lorsque la commune a délivré à l'entrepreneur, peu de temps après la réception des travaux, des mandats d'une valeur égale à la somme qui a été mise, par le juge, à la charge de la commune, l'entrepreneur qui a refusé de toucher ces mandats sous prétexte de leur insuffisance n'a pas droit aux intérêts moratoires, les retards dans le paiement n'étant pas imputables à l'administration (*).

. . . .

En ce qui concerne *l'indemnité de* 790 *francs payée par l'entrepreneur au sieur Rosse-Gazier pour l'occupation temporaire de son terrain :*

Considérant qu'aux termes de l'article 30 du cahier des charges de l'entreprise, l'indemnité due aux propriétaires riverains pour les emprunts sur les terrains désignés pour former les remblais est laissée à la charge de l'entrepreneur; qu'en vertu de cette disposition, l'indemnité due au sieur Rosse-Gazier devait être laissée à la charge du sieur Leclancher; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé qu'elle lui serait remboursée par la commune de Mandres;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture, en dehors des 790 francs dont il a été parlé ci-dessus, n'a pas alloué au sieur Leclancher des sommes supérieures à celles dont la commune ne contestait pas le paiement, et qui ont fait l'objet de mandats délivrés par le maire à des dates rapprochées des réceptions définitives; que si le sieur Leclancher a refusé d'en

(*) Rap. 13 mars 1867, Chaigneau (*Ann.* 1868, p. 654).

toucher le montant, qu'il prétendait à tort être insuffisant, ce refus ne pouvait rendre la commune requérante passible d'intérêts de retard;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que les frais d'expertise seraient supportés pour partie par la commune requérante; qu'il y a lieu de faire supporter par l'entrepreneur la partie desdits frais mis à la charge de la commune... (Il est accordé à la commune de Mandres décharge de l'obligation de rembourser au sieur Leclancher l'indemnité de 790 francs, payée par lui au sieur Rosse-Gazier, à raison de l'occupation temporaire de son terrain ainsi que la décharge des intérêts des sommes de 346f,27 et de 566f,02, au paiement desquelles elle a été condamnée par l'arrêté susvisé du conseil de préfecture. Le sieur Leclancher supportera la part des frais d'expertise mise à la charge de la commune requérante, et les dépens. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 210)

[22 mars 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins vicinaux. — Ponts. — Clauses et conditions générales du 6 *décembre* 1870. — (Commune de Paulhe contre sieur Roques.)

Pont de service emporté par une crue; indemnité allouée à l'entrepreneur, qui n'a pu l'enlever avant la crue, par suite du retard apporté par la commune à la pose du tablier métallique du pont définitif.

Faux frais. — Pieux. — Lorsque le recépage est à la charge de l'entrepreneur, celui-ci n'a droit à aucune indemnité à raison des épuisements qui ont été nécessaires pour l'effectuer.

Bois des pilotis : prix dû d'après le cube réellement employé après recépage ; fourniture ne dépassant pas 10 *mètres cubes; fourniture faite avant recépage cubant* 35 *mètres; perte provenant de la présence au fond de la rivière d'un bloc compact empêchant de descendre les pieux à la profondeur prévue : indemnité accordée à raison de la proportion de pieux recépée et non employée.*

Procédure. — Recours sans objet. — Non-lieu à statuer, sur un pourvoi formé contre un arrêté par défaut contre lequel il a été formé une opposition que le conseil de préfecture a déclarée recevable.

Expertise irrégulière : chose jugée. Renonciation au bénéfice de l'arrêt. — Les parties peuvent d'un commun accord renoncer au bénéfice d'un arrêt passé en force de chose jugée statuant sur un moyen d'intérêt purement privé. — Décidé, en conséquence, que les parties ayant renoncé à se prévaloir d'un arrêt qui annulait une expertise irrégulière, il y avait lieu pour le Conseil d'État, sur la demande des parties, de statuer sur le recours formé contre l'arrêté du conseil de préfecture rendu sur le fond de la contestation, à la suite de l'expertise dont l'irrégularité a été couverte du consentement des parties.

. . . .

CONSIDÉRANT que, par son arrêté en date du 21 avril 1886, le conseil de préfecture a admis l'opposition formée par la commune de Paulhe contre son précédent arrêté du 9 décembre 1885, qu'il n'y a lieu dès lors de statuer que sur le pourvoi de la commune de Paulhe dirigé contre l'arrêté du 21 avril 1886 et que son pourvoi dirigé contre l'arrêté du 9 décembre 1885 doit être déclaré sans objet;

Sur le pourvoi de la commune de Paulhe contre l'arrêté du 21 avril 1886 :

Considérant que, par sa décision en date du 4 novembre 1887, p. 710, le Conseil d'État, saisi d'un pourvoi dirigé contre un arrêté du conseil de préfecture de l'Aveyron ordonnant une expertise dans une matière où elle n'était pas obligatoire, a réformé ledit arrêté dans celles de ses dispositions par laquelle, méconnaissant le droit du sieur Roques de choisir lui-même son expert, il a désigné d'office les trois experts, et renvoyé les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué après expertise régulière;

Considérant que, postérieurement au pourvoi du sieur Roques, il avait été procédé à l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture et que l'arrêté dudit conseil contre lequel est dirigé le présent pourvoi est intervenu à la suite de cette expertise;

Considérant qu'en renonçant aujourd'hui à se prévaloir du bénéfice de la chose jugée sur un moyen d'intérêt purement privé, le sieur Roques et la commune de Paulhe ont couvert l'irrégularité dont l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture

se trouvait entachée et qu'ainsi rien ne s'oppose à ce qu'il en soit fait état dans l'instruction du fond;

Au fond : — *En ce qui concerne la perte du pont de service :*

Considérant que le retard apporté par la commune à la pose du tablier métallique du pont a seul empêché l'enlèvement du pont de service avant la crue du 14 décembre 1882 qui en a causé la perte, qu'ainsi la commune n'est pas fondée à soutenir qu'elle doit être déchargée des conséquences de cet événement de force majeure;

En ce qui concerne les bois de pilotis :

Considérant qu'aux termes de l'article 15 du devis, les bois devaient être fournis suivant les essences et sur les longueurs et équarrissages indiqués dans les dessins d'exécution et ordres de service;

Considérant que d'après le détail estimatif et les dessins d'exécution, le sieur Roques devait fournir des pieux d'une longueur de 7 mètres représentant un cube total de 35 mètres; que, par suite du fait imprévu de l'existence dans le lit de la rivière d'un blocage compact, les pieux n'ont pu être enfoncés qu'à une profondeur moyenne de 3 mètres environ, de telle sorte que le cube définitif ne s'est élevé qu'à 10^{mc},03; que, dans ces circonstances, l'entrepreneur qui, d'après l'article 23 du devis, n'était payé que d'après le cube des bois employés après recépage, était fondé à réclamer une indemnité à raison de la perte qui est résultée pour lui de l'obligation de fournir des pieux de la longueur qui lui avait été imposée;

En ce qui concerne les épuisements effectués pour le recépage des pieux :

Considérant que le recépage des pieux étant à la charge de l'entrepreneur, les épuisements qui ont pu être faits par le sieur Roques pour cette opération ne sauraient donner lieu en sa faveur à l'allocation d'une indemnité; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture lui a accordé de ce chef une somme de 181^{f},50... (Non-lieu à statuer sur la requête de la commune dirigée contre l'arrêté du conseil de préfecture du 9 décembre 1885. Arrêté du 20 avril 1886 réformé dans celle de ses dispositions par laquelle il a condamné la commune de Paulhe à payer au sieur Roques pour épuisements effectués pour le recépage des pieux une somme de 181^{f},50. Surplus des conclusions de la requête de la commune dirigée contre l'arrêté du 20 avril 1886 rejetée. Masse des dépens pour être supportés un quart par le sieur Roques et trois quarts par la commune.)

(N° 211)

[22 mars 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Mairie et maison d'école. — Travaux supplémentaires. — Ordre de l'architecte. — Arrêté du préfet de la Corse du 25 juin 1880, portant règlement général sur les travaux communaux. — (Commune d'Ucciani contre sieur Torre.)

Travaux supplémentaires nécessaires à la bonne exécution du projet, ordonnés par l'architecte en cours d'exécution, dans la limite des droits à lui conférée par le cahier des clauses et conditions générales des travaux communaux, en usage dans le département : condamnation de la commune au paiement (*).

Procédure. — Composition du conseil de préfecture. — Présence d'un conseiller général suffisamment justifiée par l'indication qu'un conseiller était en congé régulier, et par la présomption que l'absence du préfet président était due à un empêchement.

. . . .

SUR LE GRIEF TIRÉ, *contre l'arrêté attaqué, de ce qu'il n'aurait pas constaté la régularité de la mesure en vertu de laquelle le conseil de préfecture a été complété par un membre du conseil général :*

Considérant que l'arrêté attaqué indique suffisamment qu'un conseiller de préfecture était en congé régulier, et que, par cela seul que le préfet n'assistait pas à la séance, il doit être présumé en avoir été empêché; que, dès lors, il a été satisfait aux prescriptions de l'arrêté consulaire du 19 fructidor an IX;

Sur les conclusions principales de la commune, tendant à faire décider que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamnée à payer au sieur Torre le montant des ouvrages non prévus au devis, et des travaux qui auraient été exécutés sans autorisation régulière, et sur ses conclusions subsidiaires, tendant à ce qu'une expertise soit ordonnée à l'effet d'évaluer les quantités de maçonnerie et de charpente excédant les prévisions du devis :

(*) Rap. 13 mai 1887, commune de Nouaillé, p. 396. (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

Considérant que par l'article 43 de l'arrêté préfectoral susvisé du 25 juin 1880, portant règlement général des travaux communaux pour le département de la Corse, règlement auquel renvoie l'article 61 du cahier des charges de l'entreprise, dispose que, « si, en cours d'exécution, l'architecte reçonnaît qu'il y a lieu, dans l'intérêt de l'art et de la commune, d'apporter des changements au projet approuvé par l'administration, l'entrepreneur est tenu de s'y conformer; »

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux supplémentaires dont la commune d'Ucciani refuse le paiement ont été exécutés par l'entrepreneur, d'après les ordres qui lui ont été donnés par l'architecte, directeur des travaux; que, d'autre part les changements et additions apportés au projet primitif, ont été reconnus nécessaires par l'architecte, en cours d'exécution, et rentrent dans les travaux qu'il lui appartenait d'ordonner et que l'entrepreneur était tenu d'exécuter, conformément à la disposition de l'article 43 précité; que le décompte dressé par l'architecte fait ressortir une dépense totale de 50.889f,85; qu'il résulte de l'instruction que l'excédent de dépense est dû principalement à l'augmentation de la masse des maçonneries souterraines et de la charpente, à laquelle il a été fait une exacte application des prix portés au devis; que, dans ces circonstances, et sans qu'il soit besoin d'ordonner une expertise, il y a lieu de maintenir la condamnation au paiement de la somme de 16.089f,85 pour solde des travaux exécutés par le sieur Torre, prononcée contre la commune d'Ucciani;

Sur les conclusions de la commune d'Ucciani, tendant à la réduction de la somme allouée à l'architecte à titre honoraire :

Considérant que ces conclusions n'ont pas été soumises au conseil de préfecture et ne peuvent être présentées pour la première fois devant le Conseil d'État;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a accordé au sieur Torre les intérêts, à partir du 25 juin 1885; que le sieur Torre a demandé les intérêts des intérêts aux dates des 31 mars 1886 et 20 avril 1888; qu'à la date du 31 mars 1886, il ne lui était pas encore dû une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu d'allouer au sieur Torre, par application des articles 1153 et 1154 du Code civil, les intérêts des intérêts échus le 20 avril 1888 seulement... (Rejet avec dépens et capitalisation des intérêts de la somme de 16.089f,85 due par la commune à partir du 20 avril 1888. Surplus des conclusions du sieur Torre rejeté.)

(N° 212)

[22 mars 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Devis général du 7 mai 1857. — (Ministre de la guerre contre sieur Goyard.)

Art. 33. — *Travaux enlevés à l'entreprise. — Les travaux de fumisterie et de chauffage ont pu n'être pas commandés à l'entrepreneur qui, aux termes du cahier des charges, n'est tenu que d'exécuter les travaux ordonnés par le génie pendant la période convenue, sans indication de la nature ni de l'importance des ouvrages* (*).

Matériaux appartenant à l'État. — Sable et cailloux fournis par l'État à l'entrepreneur : non-lieu à indemnité à raison de privation de bénéfices sur la fourniture de ces matériaux (*ch.* 3) (**).

Mortier. — Emploi de chaux en pierre exigé par le génie. Pas d'indemnité : le cahier des charges donne aux officiers le droit de prescrire les procédés de fabrication du mortier (*ch.* 4) (***).

Procédure. — Arrêté interlocutoire. Recours. Délai. Recevabilité. — Est interlocutoire l'arrêté qui statue définitivement sur le principe du droit à indemnité ; en conséquence, le recours contre cet arrêté est recevable s'il est formé en même temps que le recours contre l'arrêté qui statue sur le fond du litige (****).

Sujétions. — Transports de terres au tombereau sur des rampes plus inclinées que celles prévues, et dues non à des accidents de terrain mais à la présence des travaux du génie : indemnité allouée (*ch.* 1er, § 1er).

— *Remblais profilés avec de la terre glaise : augmentation de main-d'œuvre : indemnité accordée* (*ch.* 1er, § 2).

— *Lavage de la meulière : sujétion non imposée par le cahier*

(*) Rap. 27 avril 1883, Perrichont, p. 410. (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

(**) Voy., dans le même sens, 11 juillet 1884, Oudin (*Ann.* 1885, p. 140); — Rap. 8 mars 1860, Fagot (*Ann.* 1860, p. 572).

(***) Rap. 21 mars 1883, Leturgeon, p. 323. (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

(****) Voy. 27 décembre 1878, Lobereau (*Ann.* 1879, p. 1742); — Rap. 25 janvier 1884, Candas (*Ann.* 1884, p. 792 et la note); — Table décennale 1875-1884, v° Procédure, p. 724. (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

des charges : surcroît de main-d'œuvre : indemnité (*ch.* 5, § 2).

— *Emploi de meulières de dimensions exceptionnelles, exigé par le génie : augmentation de la valeur des matériaux : indemnité* (*ch.* 5, § 3).

— *Taille de la meulière sur plus d'un parement : rejet : le prix a été calculé proportionnellement à la surface taillée* (*ch.* 5, § 3).

— *Taille de la meulière exécutée en mosaïque ou à joints incertains : pas de prix spécial au bordereau : application du prix de la maçonnerie ordinaire. Rejet* (*ch.* 5, § 4).

— *Parements de moellons smillés, exécutés sur l'ordre des officiers, en maçonnerie piquée : indemnité* (*ch.* 6, § 1er).

— *Maçonneries formant appareil d'angles et assises : non-lieu à l'application du prix de la pierre de taille de petit appareil : les dimensions prévues n'ont pas été dépassées et le piquage sur plusieurs faces n'était pas interdit* (*ch.* 6, § 2).

— *Sujétions exceptionnelles imposées pour les maçonneries : indemnité accordée* (*ch.* 6, § 2; — *ch.* 6, § 3).

— *Emploi de pierres de petites dimension : déchets : obligation de l'entrepreneur : non-lieu à indemnité* (*ch.* 7, *n°* 1) (*).

— *Ragrément parfait de la pierre de taille : travail prévu par le cahier des charges. Rejet* (*ch.* 7, § 2).

Feuillure de la pierre de taille : travail différent de la première taille : prix spécial alloué (*ch.* 7, § 3).

Carrières. — Transport. — Rejet d'une demande en supplément de prix pour l'éloignement de certaines carrières : l'entrepreneur était tenu de se fournir dans les meilleures carrières des environs de Paris sans autre désignation (*ch.* 5, § 3).

. . . .

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par le sieur Goyard aux conclusions du ministre de la guerre tendant à faire supprimer diverses indemnités* (chefs 3, 5, §§ 2 *et* 9), *qui auraient été définitivement allouées à l'entrepreneur par le conseil de préfecture dans son arrêté du* 7 *juillet* 1880 :

Considérant que cet arrêté a le caractère d'une décision interlocutoire qui a été déférée au Conseil d'État par le ministre de la guerre en même temps qu'il formait son recours contre l'arrêté définitif du 3 février 1886; que, par suite, le ministre est rece-

(*) Voy., dans le même sens, 30 juillet 1886, Raskin (casernes de Coulommiers), p. 683. (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

vable à se pourvoir contre les dispositions de l'arrêté du 7 juillet 1880;

1er chef, § 1er. — *En ce qui concerne le transport des terres au tombereau sur des rampes inclinées à plus de un douzième :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que le sieur Goyard a dû transporter les terres prises en dehors des forts pour charger les traverses de l'armement de sûreté en franchissant des rampes inclinées qui atteignent jusqu'à un sixième; que, pour refuser de tenir compte à l'entrepreneur des frais occasionnés par ces transports, le ministre soutient que le sieur Goyard devait, conformément aux prescriptions de l'article 14 du cahier des charges, établir à ses frais des rampes provisoires ayant une inclinaison convenable;

Mais considérant que, si l'article 14 précité met à la charge de l'entrepreneur les ouvrages que pourrait nécessiter momentanément l'existence de cours d'eau, fossés et d'autres accidents de terrain rencontrés dans la ligne de roulage, les bastions ou courtines créés par le génie ne peuvent être assimilés aux accidents de terrain ci-dessus mentionnés; que c'est avec raison que le conseil de préfecture a tenu compte de cette déclivité supérieure à celle qui est prévue au devis et qui a servi de base au règlement du décompte pour allouer à l'entrepreneur des suppléments de prix;

Considérant, d'autre part, que le sieur Goyard demande qu'il soit fait application de ces prix nouveaux pour toutes les terres roulées dans les forts sur des rampes de plus de un douzième, mais qu'il n'apporte aucune justification à l'appui de son recours incident qui doit être rejeté;

1er chef, § 2. — *En ce qui concerne les talus de la redoute de Noisy :*

Considérant que les experts, chargés de constater si l'entrepreneur avait reçu l'ordre d'exécuter des talus ou seulement de monter des remblais convenablement dressés à leur surface, ont reconnu que l'obligation où s'est trouvé l'entrepreneur de se servir de terre glaise pour la confection des remblais profilés qui lui ont été commandés a entraîné des sujétions spéciales et accru les frais de main-d'œuvre; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a élevé à 1f,50 par mètre superficiel le prix porté au décompte;

3e chef. — *En ce qui concerne l'emploi de matériaux appartenant à l'État et provenant des carrières du parc à fourrages :*

Considérant que l'article 26 du devis général oblige l'entrepre-

neur à employer les matériaux appartenant à l'État, lorsqu'il en reçoit l'ordre, de préférence à ceux qu'il a en approvisionnement; que le bordereau des prix applicables à l'entreprise contient des prix particuliers pour le cas d'emploi des matériaux à l'État; que les travaux exécutés par le sieur Goyard ont été réglés au prix du bordereau, diminués des moins-values prévues pour emploi de sable et de cailloux qui proviennent des carrières du parc à fourrages, situées dans l'enceinte des travaux exécutés par l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a tenu compte au sieur Goyard du bénéfice dont il prétend avoir été privé sur la fourniture de ces matériaux et qu'il y a lieu de supprimer les allocations accordées de ce chef par l'arrêté attaqué;

4e chef. — *En ce qui concerne la plus-value allouée à l'entrepreneur pour lui tenir compte du surcroît de dépense qu'aurait entraîné le mode d'extinction de la chaux et de fabrication du mortier :*

Considérant que, d'après les dispositions des articles 43 et 56 du cahier des charges, la chaux doit être éteinte et le mortier fabriqué d'après les prescriptions de l'officier du génie; qu'il ne résulte pas de l'instruction que l'ordre de service du 29 avril 1874 ait exigé des sujétions excédant celles que l'autorité militaire était en droit d'imposer à l'entrepreneur à l'effet d'obtenir du mortier de bonne qualité; qu'il y a lieu, dès lors, de réformer l'arrêté attaqué dans la disposition par laquelle il accorde de ce chef un supplément au prix du marché;

5e chef, § 2. — *En ce qui concerne le lavage de la meulière :*

Considérant qu'aucune disposition du devis ne prescrit le lavage de la meulière ; que si, aux termes de l'article 38 du cahier des charges, la meulière doit être fournie sans terre, cette disposition autorisait les officiers du génie à refuser la meulière terreuse, mais ne les autorisait pas à exiger que toute la meulière employée fût préalablement lavée; que c'est avec raison que le conseil de préfecture a tenu compte du surcroît de main-d'œuvre résultant de cette opération et que le ministre n'établit pas que l'indemnité de 2.998f,11, allouée de ce chef par l'arrêté attaqué, soit exagérée;

5e chef, § 3. — *En ce qui concerne l'emploi de la meulière piquée :*

Considérant qu'à l'appui de sa demande en indemnité l'entrepreneur soutient que les sujétions imposées pour l'emploi de la meulière piquée, notamment l'obligation de multiplier les pare-

ments et les arêtes, ont transformé la nature des maçonneries en meulière piquée qui doivent être assimilées à des maçonneries en pierre de taille de petit échantillon;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la meulière employée à l'encadrement des fenêtres présentait les dimensions exceptionnelles de 0m,34 × 0m,25 et que l'entrepreneur a dû se procurer des matériaux d'une valeur très supérieure à ceux prévus au marché; qu'ainsi le ministre n'est pas fondé à soutenir que l'entrepreneur n'a droit à aucune plus-value pour les sujétions résultant de la dimension des meulières dont le génie a imposé l'emploi et qu'il y a lieu de maintenir la majoration fixée par le conseil de préfecture;

Considérant, d'autre part, que le sieur Goyard n'est pas fondé à demander un supplément de prix pour le transport de ces meulières; qu'en effet, le cahier des charges oblige l'entrepreneur à les prendre dans les meilleures carrières des environs de Paris et que la demande d'indemnité fondée sur l'éloignement de quelques-unes des carrières utilisées par l'entrepreneur a été définitivement rejetée par le conseil de préfecture dans son arrêté du 7 juillet 1880;

Considérant enfin que l'entrepreneur demande la fixation d'un prix spécial pour sujétions rencontrées dans la taille de la meulière, par le motif que les prix établis au bordereau pour le parement de la meulière piquée ne sont pas applicables aux meulières taillées sur plusieurs faces;

Mais considérant qu'aucune disposition du devis ne stipule que la taille de la meulière ne pourra être prescrite sur plus d'un parement; que la rémunération de ce travail a été calculée proportionnellement à la surface taillée et que les prix portés au bordereau pour les parements vus de ces maçonneries comprennent le déchet, la sujétion dans la pose et le jointoiement; qu'ainsi l'entrepreneur ne justifie pas que les bases du règlement adopté par le conseil de préfecture soient contraires aux dispositions du marché; qu'en lui accordant seulement une plus-value pour les arêtes droites et pour les arêtes courbes qui ne rentraient pas dans les sujétions de l'article 85 du cahier des charges, l'arrêté attaqué a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire, et que, par suite, ni le ministre ni le sieur Goyard ne sont fondés à en demander la réformation;

5e chef, § 4. — *En ce qui concerne les parements de maçonnerie de meulière exécutés en mosaïque ou à joints incertains :*

Considérant que l'article 83, § 6, du cahier des charges dispose

qu'il peut être fait usage de parements à joints enchevêtrés; que le bordereau des prix, tout en allouant des plus-values pour les parements à joints enchevêtrés qui doivent être assimilés aux parements smillés et pour les parements piqués n'en accorde aucune pour les parements ordinaires dont la façon est comprise dans le prix porté au bordereau pour la maçonnerie en meulière; que l'entrepreneur n'établit pas que ce travail ait été exécuté dans des conditions différentes de celles prévues à l'article précité, et qu'il ne justifie d'aucun ordre de service qui lui ait été adressé à cet effet; qu'en l'absence de toute sujétion spéciale pouvant motiver une indemnité, le ministre de la guerre est fondé à demander la suppression de la plus-value de 3 francs par mètre cube allouée par le conseil de préfecture;

6e chef, § 1er. — *En ce qui concerne les parements de moellons smillés :*

Considérant que pour demander la réformatien de l'arrêté attaqué le ministre se fonde sur ce que l'entrepreneur n'a reçu l'ordre d'exécuter que des maçonneries en moellons smillés et qu'il n'a aucun droit au paiement des maçonneries en moellons piqués;

Considérant que l'article 85 du cahier des charges dispose que les moellons smillés seront grossièrement équarris et que leurs têtes, comme les joints, seront taillées grossièrement; que les experts ont reconnu que ces maçonneries avaient été exécutées dans des conditions spéciales ne résultant pas des clauses du marché et que l'entrepreneur avait dû se conformer à des prescriptions et indications impliquant de la part des officiers du génie une inexacte interprétation de l'article précité, en ce qui touche l'étendue des obligations imposées à l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a alloué au sieur Goyard un supplément de prix pour les maçonneries dont s'agit, et que le ministre n'établit pas que celui qui lui a été alloué par le conseil de préfecture soit exagéré;

6e chef, § 2. — *En ce qui concerne les maçonneries de moellons formant appareils d'angles et assises :*

Considérant que les appareils dont il s'agit ont été commandés en moellons piqués et qu'il résulte de l'instruction que les dimensions prévues à l'article 85 du cahier des charges pour les moellons n'ont pas été dépassées par les matériaux que l'entrepreneur qualifie de pierres de taille; qu'aucune disposition du devis n'interdit aux officiers du génie d'exiger l'exécution d'appareils d'angles entraînant le piquage sur plusieurs faces; que,

dans ces circonstances, le ministre de la guerre est fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a assimilé cette maçonnerie à de la maçonnerie en pierres de taille de petite dimension et lui a fait application des prix portés aux nos 119 et 145 du bordereau en lui allouant une plus-value supplémentaire de 20 francs par mètre cube ;

Considérant toutefois qu'il a été reconnu par le génie que les arceaux des entrées des casemates à Nogent avaient présenté des sujétions particulières dont il y avait lieu de tenir compte; qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité due à l'entrepreneur en appliquant à tous les arceaux exécutés dans les mêmes conditions le prix de la maçonnerie de pierre de taille;

6e chef, § 3. — *En ce qui concerne les parements des gaînes et des voûtes rampantes des magasins à poudre des forts de Rosny et de Noisy, les parements de moellons piqués du fort de Romainville et de la redoute de Noisy :*

Considérant que les experts sont d'accord pour reconnaître que ces différents ouvrages ont présenté des sujétions ouvrant droit à une plus-value, et que le principe des réclamations de l'entrepreneur a été reconnu fondé par l'administration qui n'établit pas que les suppléments de prix alloués par le conseil de préfecture aient été inexactement évalués; que, par suite, il y a lieu de rejeter les conclusions du ministre de la guerre;

7e chef, § 1er. — *En ce qui concerne les déchets de pierre de taille :*

Considérant que l'entrepreneur fonde la demande de plus-value sur la sujétion spéciale résultant du genre de construction qui aurait multiplié les surfaces des lits et joints, le sciage et le déchet de la pierre ;

Considérant qu'aux termes des articles 63 et 64 du cahier des charges les officiers du génie doivent indiquer la marche à suivre pour l'exécution des maçonneries de pierre de taille et arrêter les appareils de toutes les constructions en pierre de taille; que, d'après l'article 66, le prix du mètre cube de maçonnerie, indépendant de la hauteur des bancs de carrière, comprend parmi les frais accessoires de taille des lits et joints et le déchet de la pierre; que si deux des experts ont reconnu que l'entrepreneur avait dû employer des pierres de taille présentant des dimensions inférieures à celles qui sont en usage dans les constructions civiles, il n'en résulte pas que l'administration lui ait imposé pour l'exécution des ouvrages militaires des sujétions exceptionnelles justifiant une dérogation aux conditions du marché; que,

dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé des allocations supplémentaires et que le ministre est fondé à demander que l'État soit exonéré de la condamnation prononcée ;

7e chef, § 2. — *En ce qui concerne le ragrément de la pierre de taille :*

Considérant que pour allouer un supplément de prix, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que ce travail a été exécuté dans des conditions différentes de celles prévues au cahier des charges;

Considérant que le ragrément sur mur vieux ou neuf comprend la recoupe, le passage à la boucharde fine avec ciselures; que ce travail avait été commencé par l'entrepreneur avant la pose des pierres de taille, mais qu'il a été jugé insuffisant par les officiers du génie qui ont ordonné que la surface entière fût repassée à la boucharde fine et que toutes les ciselures fussent refaites; qu'ils n'ont rien exigé qui ne fût prescrit par l'article 75 du cahier des charges aux termes duquel les ragréments doivent être exécutés avec la plus grande perfection, qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé des allocations supplémentaires;

7e chef, § 3. — *En ce qui concerne les feuillures dans la pierre de taille :*

Considérant que pour faire application à ce travail du prix porté au n° 150 du bordereau, le conseil de préfecture s'est fondé sur l'avis unanime des experts, qui ont reconnu que la feuillure n'avait pu être exécutée qu'après la pose de la pierre taillée sur le chantier, lorsque l'épaisseur de la menuiserie avait été reconnue; que le ministre de la guerre ne fournit aucune justification de nature à établir que cette opération n'ait pas été distincte de la première taille et que l'entrepreneur ne soit pas fondé à en réclamer le paiement;

9e chef. — *En ce qui concerne l'indemnité de* 9.064f,92 *allouée au sieur Goyard, pour lui tenir compte du préjudice que lui aurait causé l'exécution des travaux de fumisterie à l'hôpital militaire par un autre entrepreneur :*

Considérant que le marché du sieur Goyard ne spécifiait ni la nature ni l'importance des ouvrages qui pouvaient être demandés à cet entrepreneur; qu'il était seulement tenu, aux termes de l'article 33 du devis général, d'exécuter pendant la période convenue tous les travaux du service du génie qui lui seraient ordonnés, que ni le cahier des charges ni le bordereau des prix ne

prévoyaient les travaux de fumisterie et d'installation d'appareils de chauffage dont quelques-uns sont brevetés; que, par suite, ces travaux ne rentraient pas, soit à raison de leur nature, soit à raison des conditions dans lesquelles ils ont été exécutés, dans les prévisions du marché, et que l'autorité militaire, qui n'a d'ailleurs donné à l'entrepreneur aucun ordre relatif à l'approvisionnement des matériaux et engins spéciaux nécessaires à la construction de ces appareils, n'a fait qu'user du droit qui lui appartenait en confiant l'exécution de ces travaux au titulaire du brevet; que pour réclamer une indemnité l'entrepreneur ne saurait se prévaloir de l'article 35 du devis général, qui ne concerne pas les ouvrages étrangers à l'entreprise; que, par suite, le ministre est fondé à demander la réformation de cette disposition de l'arrêté;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que le conseil de préfecture a accordé au sieur Goyard les intérêts des sommes dont l'État sera reconnu débiteur à partir du 27 janvier 1879 pour les exercices 1874, 1875, 1876, 1877, à partir du 1er décembre 1879 pour l'exercice 1878, à partir du 16 décembre 1880 pour l'exercice 1879;

Considérant que le sieur Goyard a demandé les intérêts des intérêts le 26 juin 1880, et que le conseil de préfecture a omis de statuer sur cette demande; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts des sommes restant dues pour les exercices 1874, 1875, 1876, 1877, mais que sa demande doit être rejetée en ce qui concerne les intérêts des sommes relatives aux exercices 1878 et 1879;

Considérant que devant le Conseil d'État le sieur Goyard a demandé les intérêts des intérêts le 24 novembre 1888; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu de faire droit à sa demande;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que ni le ministre de la guerre ni le sieur Goyard n'établissent que le conseil de préfecture ait inexactement apprécié les circonstances de l'affaire en mettant à la charge de l'État les deux tiers des frais d'expertise et l'autre tiers à la charge de l'entrepreneur... (Arrêté réformé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a accordé : 1° une indemnité de 1f,24 par mètre cube de sable et de 2f,83 par mètre cube de cailloux fournis par l'État; 2° un supplément de prix de 1f,32 par mètre cube de construction pour extinction de la chaux et fabrication du mortier; 3° une plus-value de 3 francs par mètre cube sur le

prix de la maçonnerie de meulière brute pour parements à joints incertains; 4° le prix des n°s 119 pour la pierre et 145 pour la taille, pour la maçonnerie de moellons formant appareils d'angles et assises, ainsi qu'une plus-value de 20 francs par mètre cube, sauf en ce qui concerne les arceaux des entrées des casemates qui seront payés aux prix de la maçonnerie de pierres de taille; 5° une indemnité de 40^{f},67 par mètre cube de pierre n° 2; de 34^{f},98 pour la pierre n° 3; de 17^{f},16 pour la pierre tendre; 6° les trois quarts du prix de la taille pour le ragrément de tous les parements de pierre de taille exécutés à la redoute de la Faisanderie et aux forts de Nogent, Rosny et Noisy en 1875 et 1876; 7° une somme de 9.064^{f},92 représentant un bénéfice de 10 p. 100 sur les travaux de fumisterie à l'hôpital militaire. — Le sieur Goyard aura droit, à partir du 26 juin 1880, aux intérêts des intérêts des sommes dont l'État sera reconnu débiteur pour les exercices 1874, 1875, 1876, 1877. Il aura droit en outre aux intérêts des intérêts échus le 24 novembre 1888 à partir dudit jour. — Surplus des conclusions du ministre de la guerre et du recours incident du sieur Goyard rejeté.)

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile)

(N° 213)

[6 février 1889]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Décision. — Publicité. — Magistrat directeur. — (Sieur Boulay de la Meurthe.)

Est nulle et de nul effet la décision du jury, lorsque l'ordonnance du magistrat directeur ne constate pas expressément qu'elle a été lue en audience publique.

La Cour,

. . . .

Attendu que, s'il résulte du procès-verbal des opérations de l'espèce que la cause concernant l'expropriation poursuivie contre le sieur Alfred Boulay de la Meurthe a été appelée et discutée dans la salle de la justice de paix de Loches, ouverte au public, il n'appert, ni d'aucune des mentions dudit procès-verbal, ni des termes de l'ordonnance du magistrat directeur, que la décision du jury ait été lue en audience publique;

D'où suit, pour défaut de constatations de l'accomplissement de cette formalité essentielle, la violation de l'article 41 de la loi du 3 mai 1841 (*) et, par application de l'article 42 de la même loi, la nullité de la décision du jury;

Par ces motifs, donnant défaut contre le défendeur, casse, etc.

. . . .

---

6 février 1889. — Quatre arrêts identiques au précédent. — (*Dame veuve Momont; et sieurs Marchau, Coursault-Menon, Coursault-Raguin.*)

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

(N° 214)

[6 février 1889]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Serment. — (Sieur Dauxerre.)

Le serment prescrit par l'article 36 *de la loi du* 3 *mai* 1841 (*) *doit être prêté par le jury d'expropriation, à peine de nullité de ses opérations.*

Et, lorsque plusieurs affaires lui sont soumises, il doit, à peine de nullité, prêter serment pour chacune d'entre elles, à moins que les parties, avant la prestation du serment, n'aient consenti à la jonction desdites affaires.

La Cour,

. . . .

Attendu que le serment prescrit par cet article est une formalité substantielle, nécessaire pour investir les jurés de leur caractère légal et dont le défaut d'accomplissement préalable vicie de nullité les opérations auxquelles ils ont procédé; qu'il suit de là que, si plusieurs affaires sont soumises au jury, il doit, à peine de nullité de ses opérations, prêter serment pour chacune de ces affaires, à moins que les parties, avant la prestation du serment, aient consenti à la jonction desdites affaires;

Attendu, d'une part, qu'il résulte du procès-verbal des opérations relatives à l'établissement du chemin de fer du Grand-Pressigny à Esvres que c'est seulement après la prestation du serment du jury, constitué pour l'affaire Leblanc, appelée la première, que les parties, sur la demande du magistrat directeur, ont consenti à soumettre à ce même jury toutes les autres affaires concernant cette ligne, notamment celle relative à l'indemnité à allouer au sieur Félix-Benjamin Dauxerre; d'autre part, qu'il n'appert d'aucune des mentions du même procès-verbal que le serment des jurés ait été renouvelé pour les affaires ainsi réunies;

En quoi il n'a point été satisfait aux prescriptions de l'article 36 susvisé, ce qui entraîne, par application de l'article 42, même loi, la nullité de la décision attaquée;

Par ces motifs, donnant défaut contre le défendeur, casse, etc.

. . . .

---

6 février 1889. — Cinq arrêts identiques au précédent. —

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

(*Sieurs Pournin-Ricard, Louyot, Souvent-Aubry, Métais-Voiry, Danion.*)

(N° 215)

[6 février 1889]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Cassation. — Pourvoi. — Délai. — Jury. — Décision. — Publicité. — Magistrat directeur. — (Sieur Breton-Morillon.)

En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le délai prescrit par l'article 20 de la loi du 3 mai 1841 (*) pour l'envoi des pièces du pourvoi à la Cour de cassation n'entraîne aucune déchéance lorsque les pièces ont été déposées au greffe de la Cour avant que la cause fût en état de recevoir arrêt.

Est nulle et de nul effet la décision du jury, lorsque l'ordonnance du magistrat directeur ne constate pas expressément que la décision du jury a été lue en audience publique.

La Cour,

. . . .

Attendu que le délai prescrit par l'article 20 de la loi du 3 mai 1841, pour l'envoi des pièces du pourvoi à la Cour de cassation, en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, n'entraîne aucune déchéance, lorsque les pièces ont été déposées au greffe de la Cour avant que la cause fût en état de recevoir arrêt;

Attendu qu'il est constant, en fait, qu'il en a été ainsi dans l'espèce par le dépôt au greffe, le 6 novembre 1888, avant que l'affaire fût en état d'être jugée, du mémoire de la compagnie demanderesse et du certificat de consignation de l'amende,

Rejette la demande en déchéance;

Sur la fin de non-recevoir opposée au pourvoi :

Attendu que la notification au défendeur du dépôt à la Caisse des consignations de l'indemnité d'expropriation allouée par le jury de Loches, a été faite par la compagnie expropriante, le 1er juin 1888 « sous toutes réserves », ce qui implique les réserves relatives au pourvoi, dénoncé antérieurement audit défendeur, le 12 mai 1888,

Rejette la fin de non-recevoir;

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

Et statuant sur le moyen unique du pourvoi ainsi formulé : excès de pouvoirs et violation de la règle de la publicité des décisions judiciaires, et de l'article 41 de la loi du 3 mai 1841, en ce que la décision du jury n'a pas été proclamée en audience publique et en présence des jurés;

Attendu que, s'il résulte du procès-verbal des opérations de l'espèce que la cause concernant l'expropriation poursuivie contre le sieur Breton-Morillon a été appelée et discutée dans la salle de la justice de paix de Loches, ouverte au public, il n'appert, ni d'aucune des mentions dudit procès-verbal, ni des termes de l'ordonnance du magistrat directeur, que la décision du jury ait été lue en audience publique;

D'où il suit, pour défaut de constatations de l'accomplissement de cette formalité essentielle, la violation de l'article 41 susvisé, et, par application de l'article 42 de la même loi, la nullité de la décision du jury;

Par ces motifs, donnant défaut, au fond, contre le défendeur, casse, etc.

. . . .

(N° 216)

[6 février 1889]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Plan parcellaire. — Tableau des offres et des demandes. — (Sieur Leblanc.)

En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le plan parcellaire doit, à peine de nullité, être mis sous les yeux des jurés.

Le tableau des offres et demandes doit, sous la même sanction, leur être remis avant la clôture des débats.

La Cour,

. . . .

Attendu, d'une part, qu'il n'appert d'aucune des mentions du procès-verbal des opérations de l'espèce que le plan parcellaire ait été mis sous les yeux du jury à aucun moment de l'affaire; d'autre part, qu'il résulte du même procès-verbal que le tableau des offres et demandes n'a été remis aux jurés qu'après la clôture des débats;

D'où suit une double infraction aux prescriptions de l'article 37 de la loi du 3 mai 1841 (*), laquelle emporte, aux termes de l'article 42, nullité de la décision du jury :

Par ces motifs, donnant défaut contre le défendeur, CASSE, etc.

. . . .

(N° 217)

[13 février 1889]

Marchandises. — Livraison partielle. — Fin de non-recevoir. — (Sieur Henri Estrangin.)

Les déchéances édictées par les articles 435 et 436 du Code de commerce s'appliquent au cas de perte partielle de la marchandise; dans ce dernier cas, le délai légal appartenant au destinataire pour faire sa protestation, commence à courir du jour où la livraison, bien qu'incomplète, a été terminée.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'il s'agissait, dans l'espèce, non d'une demande en délivrance de marchandises exercée dans les termes de l'article 433 du Code de commerce, mais d'une demande en indemnité à raison de marchandises qui n'auraient pas été délivrées; que cette demande était donc régie par l'article 435, lequel, par la généralité des expressions « dommage arrivé à la marchandise », comprend tout aussi bien le manquant dans la livraison que le dommage provenant de détérioration; que la fin de non-recevoir qu'il édicte dans l'intérêt général du commerce maritime peut donc être invoquée, que l'action soit fondée sur une avarie ou qu'elle ait pour cause une perte partielle de la marchandise; que, dans ce dernier cas, le délai légal appartenant au destinataire pour faire sa protestation commence à courir du moment où la livraison, fût-elle incomplète, a été terminée;

Attendu qu'il est établi en fait par l'arrêt attaqué que le navire *Lisnacriève*, capitaine Williams, est arrivé à Marseille, le 24 juin 1886, porteur d'un chargement de graines oléagineuses à destination d'Estrangin, qui le reçut sans avoir fait aucune protestation relative au manquant d'une quote-part de la marchandise portée au connaissement;

Que toutefois, suivant exploit en date du 17 juillet 1886,

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

Estrangin fit citer le capitaine Williams en payement du prix de 76 sacs arachides, 1 sac colza et 6 sacs sésame compris dans l'expédition et qu'il soutenait ne pas lui avoir été livrés;

Attendu que le capitaine ayant opposé à cette action la fin de non-recevoir tirée des articles 435 et 436 du Code de commerce, la cour d'appel a repoussé l'exception par le motif que les textes susvisés étaient applicables seulement au cas de détérioration de la marchandise livrée, et non pas à celui de manquant dans la livraison;

Attendu qu'en admettant une distinction qui ne résulte ni du texte ni de l'esprit de la loi, l'arrêt attaqué a méconnu les dispositions des articles cités par le pourvoi :

Par ces motifs, casse, etc.

. . . .

(N° 218)

[19 février 1889]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Document. — Magistrat directeur. — Procès-verbal. — (Époux Desnoue-Guignard.)

Il y a violation de l'article 37 *de la loi du* 3 *mai* 1841 (*), *lorsqu'un document de nature à influencer la décision du jury ayant été remis au magistrat directeur avant l'ouverture des débats, celui-ci a purement et simplement ordonné qu'il fût annexé au procès-verbal et qu'il n'apparaît d'aucune des mentions du procès-verbal que ce document ait été communiqué aux expropriés ni même déposé sur le bureau du jury.*

La Cour,

. . . .

Attendu que, sur les conclusions formelles des demandeurs, il leur a été donné acte par le magistrat directeur du jury : 1° de ce qu'un rapport ou mémoire rédigé par le maire de la commune expropriante pour combattre leurs prétentions, et de nature à influencer la décision du jury, avait été, avant l'audience, distribué aux jurés titulaires; 2° de ce que ce document n'avait été communiqué ni au juré supplémentaire qui, appelé à siéger en remplacement de titulaires empêchés, a participé aux opérations du jury, ni aux expropriés eux-mêmes;

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

Attendu qu'un exemplaire dudit mémoire ayant été remis au magistrat directeur avant l'ouverture des débats, ce magistrat, après avoir donné acte aux expropriés, des faits prérappelés, a purement et simplement ordonné que ce document fût annexé au procès-verbal, après avoir été signé *ne varietur* par lui et le greffier;

Attendu qu'il n'apparaît d'aucune mention du procès-verbal que communication en ait été donnée aux expropriés; que non seulement il ne résulte d'aucune constatation expresse que la remise en ait même été effectuée sur le bureau du jury; mais que, eu égard aux circonstances dans lesquelles l'ordonnance d'annexion a été rendue, elle n'implique pas preuve suffisante que la pièce qu'elle concerne ait été soumise aux jurés; que la présomption qu'on voudrait en tirer serait d'ailleurs contredite par l'énumération des documents effectivement placés sous les yeux de ces derniers, laquelle suit immédiatement, dans le procès-verbal des débats, l'ordonnance d'annexion, et ne contient aucunement le rapport objet de l'incident, qu'il suit de là que, alors que ce document a pu influer sur les déterminations de quelques-uns de ses membres, le jury n'en a pas été régulièrement saisi et ses termes n'ont pu être discutés par les expropriés; que les principes du droit de défense et l'article 37 de la loi du 3 mai 1841 ont donc été violés :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le premier moyen du pourvoi,

Casse, etc.

. . . .

(N° 219)

[15 février 1889]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Convention. — Cession. — Délai. — (Sieur Colonna.)

Est valable et obligatoire pour tous les intéressés la convention par laquelle un propriétaire a cédé à une compagnie de chemins de fer une parcelle de terre nécessaire à la construction d'une voie ferrée avec stipulation que, faute d'expropriation dans le délai de dix mois, terme de rigueur, l'expropriation devra être poursuivie par le propriétaire aux frais de la compagnie.

La Cour,

. . . .

Attendu que le jugement du 16 février 1887, donnant acte du consentement à la cession et nommant le magistrat directeur du jury, constate que « par convention amiable du 29 septembre 1885, le sieur Colonna a cédé à la compagnie des chemins de fer départementaux une parcelle de terre nécessaire à la construction du chemin de fer de Ponte-Leccia à Calvi, avec stipulation que, faute d'expropriation dans le délai de dix mois, terme de rigueur, l'expropriation devait être poursuivie par le propriétaire aux frais de la compagnie » ;

Attendu que, dans ces circonstances, en poursuivant, après l'expiration du délai fixé par la convention, le règlement de l'indemnité qui lui était due, le sieur Colonna n'a fait qu'user du droit qui lui était réservé par ladite convention, laquelle n'a rien de contraire à l'ordre public, et était obligatoire pour tous les intéressés;

D'où il suit qu'il n'a pu être contrevenu aux dispositions de l'article 55 de la loi du 3 mai 1841, lesquelles n'étaient pas applicables dans l'espèce, et qu'ainsi la décision du jury n'est entaché d'aucun excès de pouvoir :

Par ces motifs, rejette, etc.

. . . .

(N° 220)

[26 février 1889]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Algérie. — Fixation de l'indemnité en argent. — (Dame Guyard.)

L'article 47 de l'ordonnance du 1er octobre 1844 relative au droit de propriété en Algérie exige qu'en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique le tribunal civil fixe l'indemnité en une somme capitale. Il y a violation à cette disposition quand un jugement, après avoir alloué à l'exproprié une indemnité en argent, impose à l'expropriant certains travaux.

La Cour,

. . . .

Attendu que ce texte est formel et impératif; qu'il prescrit aux tribunaux civils, investis en Algérie de statuer sur les offres et

demandes d'indemnités en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, de fixer ces indemnités en une somme capitale; que l'inobservation de cette règle, dont l'objet est de limiter, en ce cas, le droit souverain d'appréciation du juge du fond, est de nature à entraîner la nullité de la décision qui ne s'y est pas conformée;

Et attendu que le jugement attaqué a non seulement alloué à la dame Guyard une somme de 400 francs pour indemnité de dépossession de son terrain, mais encore a ordonné que l'État expropriant serait tenu, dans un délai déterminé, sous peine d'une astreinte de 10 francs par chaque jour de retard, d'exécuter certains travaux dans le but de faciliter l'exploitation de terrains limitrophes à elle appartenant et non expropriés, en quoi ce jugement est entaché d'excès de pouvoir et a violé la disposition légale susvisée :

Par ces motifs, statuant par défaut à l'égard des défendeurs, casse, etc.

. . . .

(N° 221)

[27 février 1889]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — 1° Pourvoi en cassation. — Notification. — Exploit. — Mentions. — Parlé à domicile. — Parent. — Copie. — 2° Élection de domicile. — Étendue. — Effets. — Offres. — 3° Chemins vicinaux. — Ouverture et redressement. — Jury. — Magistrat directeur. — Délibération. — (Époux Challier et autres.)

1° En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'exploit de notification du pourvoi en cassation doit, à peine de nullité, indiquer à qui a été remise la copie de l'acte de notification et à qui il a été parlé.

Les articles 68 *et* 70 *du Code de procédure civile sont communs à toutes les notifications et applicables par suite en cette matière. Est donc nul et de nul effet l'exploit remis à un parent de la personne à laquelle il devait être signifié, lorsqu'il n'a pas été constaté sur l'original que l'agent chargé de le notifier s'est présenté au domicile de la personne et que c'est en ce lieu qu'il a trouvé le parent de cette personne et lui a remis la copie de l'exploit.*

2° *L'élection de domicile faite dans un exploit par lequel une partie répond aux offres de l'administration expropriante est spéciale et ne peut être étendue au delà des actes de procédure qui seraient la suite immédiate dudit exploit; elle ne saurait donc aucunement équivaloir à l'élection générale de domicile prescrite en vue de la procédure entière d'expropriation, par l'article 15 de la loi du 3 mai 1841* (*).

3° *Lorsqu'il s'agit de régler les indemnités dues à raison d'expropriation pour ouverture ou redressement d'un chemin vicinal, il ne suffit pas que le magistrat directeur ait été présent à la délibération; il est nécessaire qu'il y ait pris part et en ait attesté la régularité par sa signature sur la minute de la décision du jury.*

La Cour,

. . . .

En ce qui concerne les consorts Laurent :

Attendu que le procès-verbal du commissaire de police de Briançon, tenant lieu d'exploit de notification à ces défendeurs du pourvoi de M. le préfet des Hautes-Alpes, n'indique ni a quelle personne a parlé l'agent de l'administration, ni à qui il a remis la copie de l'acte de notification; que cette notification est dès lors irrégulière; d'où il suit que la formalité substantielle prescrite par les articles 42 et 20 de la loi du 3 mai 1841 doit être réputée n'avoir point été accomplie;

En ce qui concerne Jean Disdier et la dame Marie Hermitte, veuve Disdier sa tutrice :

Attendu qu'aux termes des articles 68 et 70 du Code de procédure civile tout exploit doit être fait à personne ou domicile et qu'il ne peut valablement être remis à un parent ou serviteur qu'à la condition que celui-ci ait été rencontré au domicile même de la partie, ou à un voisin, qu'après que l'officier ministériel se sera assuré de l'absence de l'intéressé; que ces règles qui touchent au droit de défense sont communes à toutes les notifications;

Attendu que l'acte de notification du pourvoi de M. le préfet des Hautes-Alpes à ces défendeurs, porte que l'agent chargé de formaliser a parlé et remis la copie au sieur Chancel, gendre de la veuve Disdier, qui a signé l'original; mais qu'il n'indique ni que l'agent ait trouvé le sieur Chancel et lui ait remis la copie au domicile de la veuve Disdier, ni même qu'il se soit présenté à ce

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

domicile; qu'il suit de là que ledit pourvoi n'a pas été régulièrement notifié aux susnommés;

En ce qui concerne les consorts Rey :

Attendu que le pourvoi en cassation dirigé par l'administration expropriante contre la décision du jury, doit, aux termes des articles 40 et 42 de la loi du 3 mai 1841, être notifié au domicile élu par l'indemnitaire dans les termes de l'article 15 de la même loi, ou, à défaut d'élection de domicile, au maire de la commune et au fermier ou gardien de la propriété, en double copie;

Attendu que le procès-verbal du commissaire de police tenant lieu, dans l'espèce, d'exploit de notification, constate que la notification a été faite aux consorts Rey, « parlant à Me Faure, huissier à Briançon, leur représentant »;

Attendu en effet que, dans un exploit du 24 juillet 1888, du ministère de Faure, huissier à Briançon, et par lequel les consorts Rey répondaient aux offres de l'administration expropriante, il avait été dit que les indemnitaires faisaient élection de domicile en l'étude de l'officier ministériel qui instrumentait, mais que cette élection de domicile, spéciale à l'exploit où elle était contenue, ne pouvait être étendue au delà des actes de procédure qui seraient la suite immédiate dudit exploit, ni équivaloir à l'élection générale de domicile prescrite en vue de la procédure entière d'expropriation, par l'article 15 de la loi du 3 mai 1841;

Qu'il suit de là que cette dernière élection de domicile n'ayant point été faite, la notification du pourvoi devait avoir lieu selon les formes réglées pour ce cas particulier par ledit article; que celle qui a été formalisée entre les mains de l'huissier Faure est inopérante et, partant, le pourvoi irrecevable :

Par ces motifs, déclare, relativement à tous les défendeurs susnommés, le pourvoi non recevable;

Mais en ce qui concerne les autres défendeurs non comparants, donnant défaut contre eux et statuant sur le quatrième moyen du pourvoi :

Vu l'article 16, § 2, de la loi du 21 mai 1836 (*);

Attendu que, lorsqu'il s'agit de régler les indemnités dues à raison d'expropriation pour ouverture ou redressement d'un chemin vicinal, il ne suffit pas que le magistrat directeur ait été présent à la délibération, mais qu'il est nécessaire qu'il y ait pris part et en ait attesté la régularité par sa signature sur la minute de la décision du jury;

(*) *Ann.* 1836, p. 318.

Attendu que, à défaut de production de cette minute, et sans qu'il soit d'ailleurs besoin d'examiner si les mentions du procès-verbal attestent suffisamment que le juge de paix a concouru personnellement à la délibération des jurés, il suffit de constater que du même procès-verbal il résulte que la décision du jury après avoir été lue à l'audience publique par un de ses membres, a été remise au magistrat directeur revêtue de la seule signature des quatre jurés présents et que lui-même n'a apposé la sienne qu'au bas du procès-verbal; qu'il a été par là contrevenu à la disposition de loi susvisée :

Par ces motifs et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres moyens de cassation, CASSE et ANNULE, mais seulement en ce qui concerne les mariés Challier, les mariés Charles Chancel et les mariés Martin, etc.

(N° 222)

[4 mars 1889]

I. *Faillite. — Action en justice. — Syndic.* — II. *Appel. — Compétence. — Pouvoir du juge.* — III. *Privilèges. — Travaux publics. — Ouvriers et fournisseurs. — Entrepreneur. — Cautionnement. — Cahier des charges.* — (Sieurs Louis Canary et autres.)

I. ***L'action intentée par le syndic d'une faillite en vue de faire ordonner que toutes les sommes dues par l'État au failli seront versées entre les mains de ce syndic, sous l'engagement pris par ce dernier d'admettre comme ayant un privilège sur ces sommes les créanciers que le tribunal désignerait, rentre dans celles que le syndic a le pouvoir d'exercer pour la réalisation de l'actif, en vertu des articles*** **443, 490** ***et*** **500** ***du Code de commerce.*** — II. ***Une cour d'appel saisie de l'appel formé contre le jugement d'un tribunal de commerce peut, en déclarant, même mal à propos, que ce dernier était compétent*** ratione materiæ, ***statuer valablement au fond, pourvu que la cause ait été en état de recevoir jugement définitif.*** — III. ***Les privilèges sont de droit étroit et ne peuvent exister sans une disposition expresse de la loi ni résulter d'une convention ou d'une clause du cahier des charges imposé à l'entrepreneur.***

Spécialement, le privilège des ouvriers ou fournisseurs de travaux publics à exécuter pour le compte de l'État ne peut

porter que sur le prix dû par l'État; il ne peut être étendu aux cautionnements afférents à ces entreprises, encore que par une clause du cahier des charges ces cautionnements aient été affectés à la garantie des engagements de l'entrepreneur tant envers l'État qu'envers les ouvriers et fournisseurs.

La Cour,

. . . .

Et statuant sur le premier moyen du pourvoi :

Attendu que les articles 443, 490 et 500 du Code de commerce donnent mandat au syndic pour la réalisation de l'actif de la faillite, la vérification des créances et privilèges réclamés contre elle, et lui confèrent le droit exclusif d'exercer toutes les actions appartenant soit au failli, soit à la masse des créanciers;

Attendu que l'action intentée par le syndic de la faillite de Jacques Reynaud, contre Berthaud et consorts, avait pour objet de faire ordonner que toutes les sommes dues par l'État au failli seraient versées entre les mains de ce syndic, sous l'engagement pris par ce dernier d'admettre, comme ayant un privilège sur ces sommes, les créanciers que le tribunal désignerait;

Attendu qu'une telle action rentrait dans celles que le syndic a le pouvoir d'exercer;

Attendu d'autre part, qu'en déclarant, même mal à propos, que le tribunal de commerce était compétent, *ratione materiæ*, pour connaître de la demande, la cour d'appel n'a pu porter atteinte à sa propre juridiction; et qu'ayant plénitude de juridiction, et la cause étant en état de recevoir jugement définitif, elle a pu légitimement statuer au fond;

Sur la deuxième branche du deuxième moyen, prise d'un défaut de motifs :

Attendu que l'arrêté attaqué, en adoptant les motifs du jugement qui a déclaré que la stipulation d'un privilège, au profit des ouvriers, sous-traitants et fournisseurs, sur le cautionnement a été insérée dans le cahier des charges dressé pour les diverses entreprises, a par là même répondu à l'allégation des demandeurs qui prétendaient que cette clause ne se trouvait pas dans le cahier des charges de l'entreprise de Tronel près Clermont; qu'ainsi ce grief manque en fait;

Mais sur le deuxième moyen en ses deux branches et sur la première branche du troisième moyen :

Vu les articles 3 de la loi du 26 pluviôse an II, 2 du décret du 12 décembre 1806, ensemble les articles 2094 et 2095 du Code civil;

Attendu que la loi de l'an II établit et règle exclusivement le privilège des ouvriers et fournisseurs des entrepreneurs des travaux faits ou à faire pour le compte de la nation, et n'accorde ce privilège que sur le prix de ces travaux encore dus sans le faire porter sur le cautionnement fourni à l'État par l'entrepreneur; que le décret du 12 décembre 1806, uniquement relatif aux fournitures faites pour le service de la guerre, attribue au contraire aux sous-traitants, préposés ou agents de l'entrepreneur de fournitures un privilège qui s'étend non seulement sur le prix dû par l'État, mais encore sur le cautionnement de l'entrepreneur;

Attendu que les fournitures sont tout autre chose que les travaux publics et que nos lois, et en particulier les décrets de l'an II et de 1806 ont toujours établi une distinction entre les entreprises de travaux publics et les entreprises de fournitures;

Attendu que l'arrêt attaqué, après avoir constaté, en fait, que les entreprises dont Jacques Reynaud était resté adjudicataire avaient eu pour objet des travaux publics à exécuter pour le compte de l'État, a cependant déclaré que, relativement à certaines de ces entreprises, le privilège des ouvriers ou fournisseurs qui y avaient concouru portait sur les cautionnements afférents à ces entreprises, et qu'en conséquence les cessions faites à des tiers par Jacques Reynaud sur ces cautionnements ne pouvaient avoir aucun effet à l'égard de ces ouvriers et fournisseurs; que, pour le décider ainsi, cet arrêt s'est fondé sur ce que les travaux compris dans ces dernières entreprises avaient été exécutés pour le service de la guerre, et que d'ailleurs, par une clause des divers cahiers des charges, les cautionnements avaient été affectés à la garantie des engagements de l'entrepreneur, tant envers l'État qu'envers les ouvriers et fournisseurs;

Mais attendu que les privilèges sont de droit étroits et attachés à la qualité ou nature de la créance; qu'ils ne peuvent dès lors exister sans une disposition expresse de la loi, ni résulter soit d'une convention, soit d'une clause du cahier des charges imposé à l'entrepreneur;

D'où il suit qu'en statuant ainsi qu'il l'a fait, l'arrêt attaqué a violé les dispositions de la loi du 26 pluviôse an II et les articles 2094 et 2095 du Code civil, et a faussement appliqué le décret de 1806 ci-dessus visé :

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu d'examiner le quatrième moyen du pourvoi,

Casse et annule, seulement en ce qu'il a décidé que les four-

nisseurs et sous-entrepreneurs de Jacques Reynaud ont un privilège sur les cautionnements déposés par celui-ci pour toutes les entreprises de travaux publics à lui adjugés pour le compte du ministère de la guerre.

. . . .

(N° 223)

[6 mars 1889]

Chose jugée. — Servitude de passage. — (Sieurs Escoffier et autres.)

Viole l'autorité de la chose jugée l'arrêt qui reconnaît, au profit du propriétaire voisin d'un terrain sur lequel existe un chemin litigieux, un droit de passage sur ce chemin en vertu de titres invoqués par les parties, alors que par un arrêt précédent il a été décidé, par interprétation des mêmes titres, que, ce propriétaire ne possédant sur le terrain voisin ni droit de propriété ni droit de servitude, ce terrain appartient en toute propriété à son adversaire.

La Cour,

. . . .

Attendu que le jugement du 11 janvier 1882, confirmé par arrêt de la cour d'appel d'Alger, du 18 octobre 1883, avec adoption de motifs, a, non seulement reconnu que le terrain de l'Alcazar, sur lequel le chemin litigieux est établi, appartient en toute propriété à Véron, mais qu'il a, en outre, en répondant expressément aux conclusions de Castel-Dugenet et consorts, qui prétendaient qu'un droit de servitude de passage sur ce terrain leur appartenait en vertu : 1° de leurs titres propres; 2° et de la clause insérée au cahier des charges du 23 septembre 1873, écarté cette prétention, en déclarant en premier lieu que le titre invoqué par les consorts Castel-Dugenet prouvait qu'en se rendant adjudicataire de la propriété dite *du Breton*, Castel-Dugenet savait qu'il n'acquérait aucun droit de propriété ni de *servitude* sur ledit terrain, et, en second lieu, que « Castel-Dugenet complètement étranger à l'adjudication prononcée le 23 septembre 1873 au profit du sieur Véron et aux conditions qui avaient été dressées pour parvenir à la vente, ne pouvait les invoquer pour prétendre qu'il en résultait en faveur de sa propriété un droit de servitude de passage »;

Attendu que le dispositif du jugement, rapproché de motifs aussi explicites, a, en déclarant Véron propriétaire en *toute propriété* du terrain sur lequel le chemin est établi, manifestement écarté tout droit de servitude au profit de l'immeuble de Castel-Dugenet; que cependant l'arrêt attaqué, en s'appuyant uniquement sur la clause du cahier des charges de 1873, interprétée par le jugement du 11 janvier 1882, confirmé par l'arrêt du 18 octobre 1883 sus-relaté, a reconnu le droit de servitude de passage refusé aux mêmes intimés par ces décisions; qu'en statuant ainsi il a formellement méconnu l'autorité de la chose jugée et violé l'article 1351 du Code civil sus-visé :

Par ces motifs et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen,

Donnant défaut contre Escoffier et autres défendeurs susnommés,

Casse et annule au chef qui fait l'objet du pourvoi, etc.

(N° 224)

[6 mars 1889]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs spéciaux — Erreur. — (Sieurs Johnson et fils.)

Les compagnies de chemins de fer ont le droit de rectifier les erreurs commises à leur préjudice dans l'application des tarifs.

Spécialement, lorsqu'un tarif spécial a été appliqué par la gare expéditrice à un transport de marchandises et qu'il est reconnu plus tard que le tarif spécial a été par erreur faussement appliqué, la compagnie a le droit de réclamer le complément de la taxe régulièrement due.

La Cour,

. . . .

Vu le tarif spécial D n° 11 de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, lequel tarif, légalement approuvé, établit des taxes particulières pour certaines marchandises déterminées;

Attendu qu'il est établi en fait par le jugement attaqué que, le 22 avril 1886, il avait été expédié de Tours à l'adresse des défendeurs un wagon chargé, selon la note d'expédition remise par l'envoyeur, de pièces de frein à vide automatique;

Que ces pièces consistaient en 5 colis tuyaux en fer, 66 colis

barres et pièces de fer, 4 colis pièces de fonte, 6 colis supports et galets en fer, 1 colis boulons et pièces diverses, 5 colis cylindres en fer, 1 colis tuyaux divers, ensemble 88 colis du poids de 6.640 kilogrammes;

Attendu que le tarif spécial D n° 11 a été demandé et appliqué; mais que plus tard la compagnie demanderesse, ayant reconnu que la gare expéditrice avait fait une fausse application de ce tarif, a relevé la taxe et qu'elle a réclamé de Johnson et fils le payement de la différence;

Attendu que l'application des tarifs spéciaux ne doit pas être arbitrairement étendue en dehors des cas qui y sont prévus; que le tarif spécial D n° 11 ne mentionne dans son énumération ni le frein à vide automatique considéré en bloc, ni la plupart des pièces qui le constituent, isolément envisagées; qu'il y avait donc lieu de tenir compte de la nature des marchandises expédiées pour déterminer le tarif qui leur était applicable;

Attendu que les compagnies de chemins de fer ont le droit de rectifier les erreurs commises à leur préjudice dans l'application des tarifs, de même qu'elles ont le devoir de réparer celles qu'elles commettent au détriment des expéditeurs; qu'en effet ces tarifs homologués par l'autorité ministérielle font loi et qu'ils sont obligatoires pour les tiers comme pour elles-mêmes; qu'il ne leur est pas permis, non plus qu'aux expéditeurs, de déroger aux conditions réglementaires du prix des transports; que, dès lors, c'est à bon droit que, dans l'espèce, la compagnie demanderesse, après avoir reconnu l'erreur commise, a exigé le complément de la taxe régulièrement due; d'où il suit qu'en maintenant par le motif qu'elle avait été établie par la gare expéditrice, l'application erronée du tarif spécial D n° 11 à l'ensemble des objets adressés à Johnson et fils, le jugement attaqué en a méconnu les dispositions :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 225)

[6 mars 1889]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Clause de non-garantie. — Preuve. — Expertise. — (Sieurs Solvay et Cᵉ.)

La clause de non-garantie stipulée dans les contrats de

transport a pour effet, au cas de faute alléguée contre le transporteur par l'expéditeur ou le destinataire, de mettre, contrairement au droit commun, le fardeau de la preuve à la charge de ces derniers qui sont seuls tenus de réunir les éléments de cette preuve et de faire procéder notamment, s'ils le jugent à propos, à l'expertise prescrite par l'article 106 *du Code de commerce.*

La Cour,

. . . .

Attendu que la clause de non-garantie stipulée dans les contrats de transport a pour effet au cas de faute alléguée contre le transporteur par l'expéditeur ou le destinataire, de mettre contrairement au droit commun, le fardeau de la preuve à la charge de ces derniers qui sont seuls tenus de réunir les éléments de cette preuve et de faire procéder notamment, s'ils le jugent à propos, à l'expertise prescrite par l'article 106 du Code de commerce;

Attendu que le jugement attaqué, après avoir reconnu, dans l'espèce, l'existence et la validité de la clause de non-garantie, déclare néanmoins, que la compagnie est en faute pour n'avoir pas provoqué ladite expertise;

Mais attendu, d'une part, qu'il résulte des principes ci-dessus rappelés que la compagnie n'était point obligée de requérir la vérification dont s'agit et que, d'autre part, le jugement constate que les marchandises refusées avaient été déposées pour le compte de la compagnie dans les magasins du destinataire, qui se trouvait ainsi en mesure d'exercer son droit; qu'il suit de là qu'en condamnant, dans ces circonstances, la demanderesse à relever Leroux de toutes les condamnations prononcées contre lui au profit des expéditeurs, le jugement attaqué a violé les dispositions de lois sus-visées :

Par ces motifs, casse, etc.

. . . .

(N° 226)

[6 mars 1889]

Chemins de fer. — 1° Transport de marchandises. — Tarifs spéciaux. — Clause de non-garantie. — 2° Avaries. —

Constatation à l'arrivée. — Effets. — Responsabilité. — (Sieur Fargier.)

1° *Les tarifs de chemin de fer, dûment homologués, ont force de loi pour toutes les parties et aucune convention particulière ne peut en suspendre ou en modifier l'application au profit d'un expéditeur quelconque.*

Spécialement, une compagnie de chemin de fer ne pourrait, par une convention spéciale, renoncer au bénéfice de la situation légale résultant pour elle de l'application d'un tarif spécial, notamment de la clause de non-garantie qui y est contenue.

2° *La constatation de l'existence des avaries à l'arrivée, sans indication de la cause qui les a produites, ne peut avoir d'autre effet que de prévenir au profit du destinataire la forclusion qui aurait pu résulter de la réception des colis sans réserves; elle ne peut à elle seule ni constituer de la part du voiturier l'aveu implicite d'une faute engageant sa responsabilité, ni modifier les conditions légales sans lesquelles cette responsabilité peut être effectivement engagée.*

La Cour,

. . . .

Vu l'article 1134 du Code civil et le tarif spécial n° 25, P. V. de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, dûment homologué, dans lequel on lit : « la compagnie ne répond pas des avaries de route... » ;

Attendu qu'il n'a point été dénié par Fargier que les fûts dont l'avarie a donné lieu au procès, voyageaient aux conditions du tarif spécial n° 25 sus-visé, lequel contient la clause de non-garantie; que l'effet de cette clause était, non d'exonérer la compagnie de toute responsabilité, mais de mettre la preuve de la faute qui engagerait cette responsabilité à la charge de Fargier ;

Attendu, cependant, que le tribunal de commerce d'Issoire a condamné la compagnie à indemniser Fargier du préjudice résultant desdites avaries, sans que celui-ci eût établi ni même offert de prouver qu'aucune faute fût imputable à la demanderesse, sous le double prétexte que, par une convention spéciale, la compagnie avait renoncé au profit de Fargier au bénéfice de a situation légale résultant pour elle de l'application du tarif n° 25, et que les agents de la compagnie ayant en outre constaté, à l'arrivée, les avaries sur les lettres de voitures, cette dernière en avait par là même accepté la responsabilité;

Mais attendu, d'une part, que les tarifs de chemins de fer, dûment homologués, ont force de loi pour toutes les parties, et qu'aucune convention particulière ne peut en suspendre ou en modifier l'application au profit d'un expéditeur quelconque;

Attendu, d'autre part, que la constatation de l'existence des avaries à l'arrivée, sans indication de la cause qui les a produites, ne pouvait avoir d'autre effet que de prévenir, au profit du destinataire, la forclusion qui eût pu résulter de la réception des colis sans réserves, mais qu'elle ne pouvait, à elle seule, ni constituer, de la part de la compagnie, l'aveu implicite d'une faute engageant sa responsabilité, ni modifier les conditions légales dans lesquelles cette responsabilité peut être effectivement engagée;

D'où il suit que le jugement attaqué a formellement violé les dispositions légales invoquées par le pourvoi :

Par ces motifs, casse, etc.

. . . .

(N° 227)

[6 mars 1889]

Jugements et arrêts. — Défaut de motifs. — Actes administratifs — Interprétation. — Conclusions. — (Sieur Devès.)

Doit être annulé pour défaut de motifs l'arrêt d'une cour d'appel qui, saisie d'une instance en revendication de propriété immobilière et mise expressément en demeure d'examiner s'il n'y a pas lieu d'interpréter un acte administratif dont les parties contestent la portée, a statué au fond sans donner aucun motif à l'appui du rejet qu'elle prononce virtuellement des conclusions à fin de sursis.

La Cour.

. . . .

Attendu que Devès, à l'action en revendication contre lui dirigée par la commune de Saint-Louis, répondait notamment que le terrain revendiqué n'avait pu être attribué à ladite commune par l'arrêté local du 6 octobre 1884 portant délimitation des domaines municipal, colonial et de l'État, titre sur lequel la commune fondait sa demande; qu'en conséquence il concluait

à ce que la cour sursit à statuer au fond jusqu'à l'interprétation par l'autorité compétente de l'arrêté précité de 1884;

Attendu que ces conclusions mettaient expressément la cour d'appel en demeure d'examiner s'il n'y avait pas lieu d'interpréter l'acte administratif dont les parties contestaient la portée; que, cependant, la cour a statué au fond sur la demande de la commune sans donner aucun motif à l'appui du rejet qu'elle prononçait virtuellement desdites conclusions à fin de sursis, en quoi l'arrêt attaqué à violé l'article 17 de l'ordonnance susvisée :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le surplus des moyens,

Casse, etc.

. . . .

(N° 228)

[11 mars 1889]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Absence d'un juré complémentaire. — Procès-verbal. (Sieur Moussy.)

Le procès-verbal des opérations du jury d'expropriation pour cause d'utilité publique ne doit comporter aucune incertitude et contenir la preuve de la complète régularité des opérations qu'il a pour objet de constater.

Spécialement, en cas d'absence d'un juré il doit, à peine de nullité, indiquer les causes de cette absence et fournir des explications suffisantes sur la décision prise par le magistrat directeur relative à cette absence et l'introduction d'un juré complémentaire.

La Cour,

. . . .

Sur le premier moyen :

Attendu que des termes de l'ordonnance qui a pourvu au remplacement de M. Taillefer comme magistrat directeur du jury, il résulte que ce magistrat a été remplacé comme empêché et qu'ainsi la désignation du nouveau directeur est régulière, rejette ce moyen;

Mais sur le second moyen :

Vu l'article 33 de la loi du 3 mai 1841 (*);

(*) *Ann.* 1841, p. 203.

Attendu que le procès-verbal des opérations du jury dont la décision est attaquée n'énonce pas que le sieur Vaulcem, troisième juré supplémentaire, ait été absent, valablement excusé ou récusé et ne fournit aucune explication de l'introduction dans la formation du jury d'un juré complémentaire en remplacement dudit sieur Vaulcem;

Attendu que vainement on voudrait prétendre que du rapprochement de certaines mentions du procès-verbal on devrait conclure que le sieur Vaulcem était absent;

Qu'en effet chaque procès-verbal doit fournir en lui-même et par des énonciations qui ne puissent comporter aucune incertitude, la preuve de la complète régularité des opérations qu'il a pour objet de constater, ce qui comprend non seulement la constatation de l'absence d'un juré, mais aussi l'indication de la décision prise par le magistrat directeur relativement à cette absence;

Que cette obligation ne saurait être considérée comme remplie quand le procès-verbal, comme dans l'espèce, se tait absolument sur l'absence d'un juré et sur l'appréciation des causes de cette absence;

Attendu, par suite, que la composition régulière du jury chargé du règlement des indemnités dont s'agit ne résultant pas des dénonciations du procès-verbal, la décision attaquée doit être déclarée nulle :

Par ces motifs, casse, etc.

. . . .

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 229)

[11 août 1890]

Chemins de fer. — Water-closets. — Application de la circulaire du 29 novembre 1887.

Messieurs, une circulaire ministérielle du 29 novembre 1887, a invité les Compagnies de chemins de fer à mettre à l'étude la question d'établissement de water-closets dans tous les trains qui marchent pendant plus de deux heures sans arrêt d'au moins dix minutes.

Certaines Compagnies ont fait observer que l'application stricte de cette prescription ne laisserait pas que de présenter de sérieuses difficultés pour l'utilisation du matériel et la composition des convois et qu'elle nécessiterait la construction d'un nombre assez considérable de fourgons d'un nouveau modèle, ce qui occasionnerait des dépenses hors de proportion avec les avantages à attendre. Elles ont d'ailleurs fait remarquer que beaucoup de trains express ou directs sont déjà munis de water-closets et que ces installations sont généralement peu fréquentées.

J'ai provoqué l'avis des différents services de contrôle à ce sujet; j'ai soumis ensuite les résultats de l'instruction au Comité de l'exploitation technique des chemins de fer.

Le Comité a déclaré que l'établissement de water-closets dans les trains qui ont des parcours assez longs, sans arrêts d'une certaine durée, était une mesure incontestablement utile; mais il a reconnu que son application complète, dans les conditions indiquées par la circulaire ministérielle précitée du 29 novembre 1887, n'avait pas un caractère d'urgence et que l'on pourrait la réaliser en transformant successivement les fourgons actuels, lors de leur passage aux ateliers, ce qui réduirait notablement le chiffre de la dépense. Il a du reste constaté que divers moyens d'exécuter le programme tracé par l'administration ont déjà été tentés et sont encore à l'étude; que des aménagements spéciaux

ont été réservés dans des voitures de construction récente; enfin que, pour les voitures à couloir, la question sera facilement résolue.

En résumé, le Comité a pensé qu'il y avait lieu de poursuivre, par quelque procédé que ce soit, l'extension des water-closets dans les trains effectuant de longs parcours sans arrêt d'une durée suffisante.

D'après ces explications et conformément à l'avis exprimé par le Comité, je n'insiste pas pour l'exécution immédiate des prescriptions contenues dans la circulaire ministérielle du 29 novembre 1887. Je vous recommande seulement de ne pas perdre de vue ces prescriptions et d'étendre progressivement l'installation des water-closets dans tous les trains qui marchent pendant plus de deux heures sans stationnement d'au moins dix minutes.

Je vous laisse d'ailleurs le soin de rechercher les moyens les plus pratiques et les plus économiques pour atteindre ce but.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(N° 230)

[19 août 1890]

Application de la loi sur les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs. — Fonctionnement des délégués.

Monsieur le Préfet, mes circulaires des 9 (*) et 19 juillet 1890 vous ont donné les instructions relatives : d'une part, à la détermination des circonscriptions des délégués à la sécurité des ouvriers mineurs, et, d'autre part, à l'élection de ces délégués. La présente circulaire a pour objet de signaler à votre attention les dispositions de la loi du 8 juillet 1890 (**), qui touchent aux attributions et au fonctionnement des délégués, ainsi qu'à la surveillance que vous êtes appelé à exercer sur eux.

1. Les attributions des délégués consistent exclusivement à

(*) V. *suprà*, p. 549.
(**) V. *suprà*, p. 541.

visiter les travaux souterrains et à rendre compte des observations de fait relevées dans ces visites, au point de vue de la sécurité des ouvriers.

Les visites se distinguent en trois catégories : 1° visites réglementaires bimensuelles ; 2° visites à la suite d'accidents graves dont avis immédiat a dû être donné au délégué par l'exploitant; 3° visites pour accompagner les ingénieurs et contrôleurs des mines, lorsque ceux-ci le demandent.

Dans toutes ces visites, le délégué ne peut et ne doit s'occuper que des questions techniques intéressant la sécurité des ouvriers; il doit s'abstenir de s'immiscer dans des questions ou revendications étrangères à l'objet de ses fonctions, c'est-à-dire étrangères aux conditions de sécurité du personnel.

2. Dans les visites réglementaires bimensuelles, le délégué observera avec le plus grand soin la solidité des ouvrages, l'état des revêtements, boisages ou muraillements, les conditions et l'état de l'aérage, l'absence ou la présence des gaz inflammables ou irrespirables. Il relèvera la manière dont sont exécutées par chacun les prescriptions réglementaires sur l'emploi des explosifs, sur l'éclairage, etc. Il examinera l'état des appareils servant à la circulation et au transport des hommes, que cette circulation et ce transport aient lieu par échelles, par cages, bennes ou appareils spéciaux.

Dans les visites à la suite d'accidents, le délégué notera, au point de vue technique, les circonstances de fait dans lesquelles l'événement s'est produit et, spécialement, l'état dans lequel il trouve, en y arrivant, le lieu de l'accident.

Le délégué doit, le jour même ou le lendemain au plus tard, consigner les faits qu'il a observés sur le registre à ce destiné. Copie de ses observations doit, à chaque fois, vous être immédiatement transmise par lui.

Il doit s'abstenir de faire directement des représentations, soit aux ouvriers, soit au personnel de la direction et de la surveillance.

3. Dans les visites réglementaires, le délégué est tenu, aux termes du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi, d'examiner, deux fois par mois, *tous* les puits, galeries et chantiers de la circonscription. Il faut entendre par là tous les puits, galeries et chantiers tenus à l'état d'entretien, et qui jouent actuellement un rôle quelconque dans le régime de la mine; les galeries d'aérage, y compris celles du retour d'air, devront notamment être l'objet de l'attention du délégué.

Le délégué est tenu, d'après l'article 3 de la loi, d'indiquer l'itinéraire suivi par lui dans chacune de ses visites, sur le registre spécial et sur l'extrait qu'il doit vous envoyer. Il importe que les ingénieurs des mines puissent s'assurer, par l'examen des itinéraires, que le délégué s'est acquitté ponctuellement de l'obligation à lui imposée par le paragraphe 1er de l'article 2. L'itinéraire doit, en conséquence, être mentionné chaque fois, d'une façon assez précise pour que cette vérification puisse se faire convenablement.

Si le délégué omettait de visiter deux fois dans le mois la totalité de sa circonscription, ou la visitait mal, ou si d'une manière générale, il négligeait ses devoirs, un avertissement lui serait donné par l'ingénieur ordinaire des mines.

Si, nonobstant deux avertissements reçus en moins de trois mois, le délégué manquait de nouveau à ses devoirs, les ingénieurs des mines devraient vous signaler qu'il y a négligence grave, et provoquer l'application de l'article 15 de la loi.

Je ne crois pas avoir besoin de vous rappeler que cet article devrait être appliqué au délégué qui serait convaincu d'avoir porté sur le registre des itinéraires sciemment erronés, et aussi à celui qui aurait abusé de ses fonctions d'une manière quelconque.

4. Les visites faites à la suite d'accidents, en l'absence des ingénieurs et des contrôleurs des mines, devront également donner lieu à une insertion appropriée sur le registre spécial, et copie devra vous en être adressée.

Je ne reviens pas sur la nature et la portée des observations qu'il appartient au délégué de consigner sur le registre à cette occasion. Elle sont déterminées par les deuxième et troisième alinéas du paragraphe 2 ci-dessus.

Les ingénieurs des mines devront veiller sur les abus auxquels pourraient donner lieu les visites d'accidents, par l'attribution à ces visites d'un nombre de journées exagéré; ils vous signaleraient particulièrement les abus par eux constatés, et supprimeraient des décomptes les journées portées en trop.

5. Pour les visites faites en compagnie de l'ingénieur ou du contrôleur des mines, le délégué peut se borner à mentionner l'itinéraire suivi.

6. Le délégué n'a pas le droit de détourner de sa propre autorité un ouvrier du lieu de son travail pour se faire accompagner par lui dans ses visites, mais il peut toujours réclamer de l'exploitant ou de son représentant de le faire accompagner par

des agents de la direction ou de la surveillance aptes à le guider dans tous les puits, galeries ou chantiers de la circonscription.

· 7. Dans toutes ses visites, le délégué, ainsi que le porte le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi, est tenu de se conformer à toutes les mesures prescrites par les règlements en vue d'assurer l'ordre et la sécurité dans les travaux, et notamment aux dispositions réglementaires relatives à la police de la descente et de la remonte, à l'usage et au maniement des lampes, à la circulation sur certaines voies de roulage, etc.

Si le délégué travaille actuellement dans la circonscription, il ne peut pas ignorer les règlements. Si c'est un ancien ouvrier, il doit prendre connaissance de ceux des règlements qu'il est d'usage de notifier au personnel par affichage dans des points déterminés. Quant aux règlements, dont des exemplaires imprimés sont normalement remis au personnel, l'exploitant devra en remettre des exemplaires au délégué pour qu'il puisse s'y conformer, en ce qui le concerne, au cours de ses visites.

8. Le registre spécial destiné à contenir les observations auxquelles donneront lieu les visites des délégués doit être fourni par l'exploitant, d'après l'article 3 de la loi, et constamment tenu sur le carreau de l'exploitation à la disposition des ouvriers.

Pour satisfaire à cette dernière prescription, et pour assurer, en même temps, la conservation du registre, il conviendra de le déposer dans le bureau ou le poste de surveillants le plus voisin des points d'entrée et de sortie du personnel, où des employés se trouvent habituellement à demeure aux heures de changement de poste.

L'exploitant reproduira sur le registre, avant de le mettre en service, l'arrêté préfectoral ou l'extrait de l'arrêté préfectoral qui a défini et délimité la circonscription; il y reproduira aussi ou y annexera un calque du plan officiel joint audit arrêté. Les pages du registre seront numérotées. Le registre devra être ensuite, à la diligence de l'exploitant, signé en première et dernière feuilles par le maire de la commune où est déposé l'arrêté de délimitation de la circonscription.

9. Les observations du délégué seront inscrites exclusivement sur la page de gauche, celles de l'exploitant sur la page de droite.

A la gauche de la page réservée au délégué, une série de cinq colonnes verticales successives sera destinée à recevoir respec-

tivement pour chaque visite : 1° un numéro d'ordre; 2° la mention de l'année, du mois et du quantième; 3° la mention de l'heure de l'entrée; 4° la mention de l'heure de la sortie; 5° la durée de la visite. Le restant de la page sera réservé aux observations, qui devront être datées du jour de leur inscription au registre et signées, avec indication de sa qualité, par le délégué ou le délégué suppléant; les observations relatives à chaque visite seront précédées de l'indication de l'itinéraire suivi dans cette visite.

Au début de chaque année, avant la première inscription de l'année, le délégué inscrira ou laissera la place pour inscrire, dès qu'ils lui seront notifiés par vous :

1° Le prix de la journée;

2° Le nombre maximum des journées que le délégué doit employer à ses visites;

3° L'indemnité minimum pour les circonscriptions de 120 ouvriers au plus.

10. Lorsque le délégué suppléant remplacera le délégué, il devra mentionner, à la fin de ses observations et avant sa signature, pour se conformer au dernier paragraphe de l'article 2 de la loi, le motif pour lequel il remplace le délégué; il devra en outre indiquer si l'avis du remplacement a été donné à l'exploitant.

Vous aurez à veiller, monsieur le Préfet, à ce que le remplacement du délégué par son suppléant ne donne lieu à aucun abus, et qu'il n'ait lieu que dans les conditions exceptionnelles et justifiées, prévues par le paragraphe précité de l'article 2.

Le total des visites bimensuelles réglementaires, faites par le délégué et son suppléant, ne peut, en aucun cas, dépasser le maximum des journées fixé par vous pour la circonscription.

11. Sur la page de droite réservée à l'exploitant on rappellera, dans deux colonnes spéciales à gauche, le numéro d'ordre et la date de la visite du délégué sur laquelle portent les observations de l'exploitant; ces observations seront datées du jour de l'inscription et signées avec mention de la qualité de celui de qui elles émanent.

12. Les copies qui doivent vous être adressées doivent être un extrait textuel et complet du registre pour chaque visite. Elles peuvent n'être pas accompagnées de lettres d'envoi. Il suffira de faire précéder l'extrait du registre de la mention suivante :

Mine. . . . . ⎫
Minière . . . . . . ⎬ de. . . . .
Carrière . . . . ⎭
exploitée par. . . . .
Circonscription de. . . . .
Observations { du délégué / de l'exploitant } . . . .

13. L'ingénieur en chef à qui vous aurez à transmettre ces observations, à mesure qu'elles vous parviendront, appréciera, en rapprochant les observations du délégué et celles de l'exploitant, s'il y a lieu d'adresser des instructions à celui-ci, ou s'il convient de faire examiner immédiatement les faits sur place, ou si l'on peut en remettre l'examen à la plus prochaine tournée du service; il donnera, à cet effet, les indications nécessaires à l'ingénieur ordinaire.

14. Les ingénieurs et les contrôleurs des mines devront, à chacune de leurs tournées, autant que possible, viser le registre.

Les ingénieurs y inscriront les observations qu'ils auraient à présenter au délégué. Les contrôleurs des mines ne consigneront des observations que sur l'ordre des ingénieurs, et ils feront mention expresse de cette délégation.

15. Les ingénieurs et les contrôleurs apprécieront, suivant les circonstances, dans quels cas et dans quelle mesure ils inviteront les délégués à les accompagner.

16. J'ai déjà eu, monsieur le préfet, au cours des observations qui précèdent, l'occasion de vous signaler les principaux cas dans lesquels vous pourrez avoir à user des pouvoirs disciplinaires à vous conférés par l'article 15 de la loi. Je ne m'attacherai pas à relever les autres circonstances qui peuvent constituer la négligence grave ou l'abus dans l'exercice des fonctions. Je sais que je peux m'en remettre à votre vigilance et à votre fermeté. L'administration devra soutenir tout délégué qui, accomplissant loyalement et consciencieusement son devoir, serait entravé dans sa mission par l'exploitant ou par ses agents; je me plais à espérer que ces résistances ne se produiront pas; aussi bien l'article 17 de la loi, que vous ne manqueriez pas en ce cas de faire appliquer, permettrait de les atteindre. Mais, d'un autre côté, l'administration doit tenir, avec non moins de fermeté, en recourant s'il le faut à l'article 15, à ce que les délégués restent scrupuleusement dans leurs attributions et s'acquittent ponctuellement des obligations qui leur incombent.

L'arrêté préfectoral de suspension, et, ultérieurement, s'il y a

lieu, la décision ministérielle qui le modifie, seront notifiés par les soins du maire au délégué et à l'exploitant; celui-ci les reproduira dans le registre spécial.

17. Je vous enverrai prochainement, après m'être entendu avec M. le ministre des finances, les instructions relatives au mandatement des indemnités dues aux délégués.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse directement ampliation aux ingénieurs des mines.

Je vous en transmets un nombre d'exemplaires suffisant pour que vous puissiez en faire remettre un à chaque exploitant et à chaque délégué, dès la constitution d'une circonscription.

Recevez, etc.

Le Ministre des travaux publics,

Yves Guyot.

PERSONNEL

(N° 231)

Septembre 1890.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret du 19 *août* 1890. — M. **Potel**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° NOMINATIONS.

Décret du 26 *août* 1890. — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1890, les Élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent, savoir :

MM. **Dubois** (Paul-Firmin),
Lacroix (Jules),
Bezault (Gustave),
Gufflet (Charles),
MM. **Guillet** (Camille).
Battistini (Melchior),
Caussin de Perceval (Alb.),
Roth (Émile).

Décret du 30 *août*. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe, pour prendre rang à dater du 1er septembre 1890, savoir :

MM. **Chevalier** (Flavien), Conducteurs de 2e classse.
Urbain (Edmond), — —
Casset (Victor), Conducteur de 3e classe.

3° AVANCEMENTS.

Arrêté du 3 *septembre* 1890. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1890, les Ingénieurs en Chef de 2e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Courtois**, **Roucayrol**, **Guillon**, MM. **Thévenet**, **Pocard-Kerviler**.

4° SERVICE DÉTACHÉ.

Décision du 10 *septembre* 1890. — M. **Galland**, Inspecteur Général de 2e classe, détaché au service du Gouvernement Ottoman, est autorisé à renouveler son contrat avec la Sublime-Porte pour une période de deux années.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

Arrêté du 2 *septembre* 1890. — M. **Duportal**, Ingénieur en Chef de 2e classe est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, au service de la Compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements, à la résidence de Paris.

M. **Duportal** est autorisé, en outre, à accepter les fonctions d'Ingénieur-Conseil de la Société du domaine de l'Habra et de la Macta.

6° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 23 *août* 1890. — M. **Godard** (Thélémaque), Ingénieur ordinaire de 3e classe, provisoirement détaché, à la résidence de Paris, au service de la mission spéciale confiée à M. l'Inspecteur Général **Dupuy**, pour l'examen des conditions de sécurité et de durée des ouvrages métalliques, est attaché, à la résidence de Tournon, au service ordinaire et vicinal du département de l'Ardèche et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Tournon à Lamastre, en remplacement de M. **Bonafous**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — M. **Comte**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, provisoirement détaché au service ordinaire du département de l'Aveyron et au service de la construction du chemin de fer de Tournemire au Vigan, est attaché, à la résidence de Parthenay,

au service ordinaire du département des Deux-Sèvres, en remplacement de **M. Iung**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, mis en disponibilité pour raisons de santé.

Arrêté du 10 *septembre*. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Lyon à Saint-Étienne, par ou près Givors, reconstitué par arrêté du 13 juillet 1890, est rattaché au 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gobin** (**M. Autonne**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Lyon).

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e clesse, les candidats déclarés admissibles dont le noms suivent :

10 *septembre* 1890. — **M. Pigrenet** (Édouard), Concours de 1883, n° 224, Alpes-Maritimes, service ordinaire.

12 *septembre*. — **M. Bianconi** (Simon), Commis, Concours de 1883, n° 309, Corse, service d'études et travaux de chemins de fer.

Idem. — **M. Colonna** (Paul), Commis, Concours de 1883, n° 328, Corse, service d'études et travaux de chemins de fer.

Idem. — **M. Tavera** (Joseph), Commis, Concours de 1883, n° 173, Corse, service d'études et travaux de chemins de fer.

Idem. — **M. Prosperi** (Antoine), Commis, Concours de 1883, n° 259, Corse, service d'études et travaux de chemins de fer.

26 *septembre* — **M. Lacrouts** (Jean), Commis, Concours de 1883, n° 54, Basses-Pyrénées, service des études du chemin de fer de Bedous à la frontière d'Espagne.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

26 *septembre* 1890. — **M. Deschamps** (Alphonse), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études du chemin de fer de Bedous à la frontière d'Espagne, est mis à la disposition de M. le Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'Hydraulique agricole dans le département de la Haute-Garonne.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉ.

16 *septembre* 1890. — Est rapporté l'arrêté du 10 janvier 1889, par lequel M. **Serre** (Félix), Conducteur de 3e classe, a été mis en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fontions d'Architecte-voyer de la ville de Murat, à dater du 1er du même mois.

M. **Serre** est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

2 *septembre* 1890. — M. **Laurent** (Nestor), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à accepter les fonctions d'Ingénieur dans la maison de MM. **Hachette** et **Driout**, constructeurs de ponts et charpentes métalliques à Saint-Dizier (Haute-Marne).

23 *septembre*. — M. **Gresse** (Adolphe), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria (Espagne).

5° DISPONIBILITÉ.

29 *août* 1890. — M. **Hillèreau** (Gustave), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

10 *septembre*. — M. **Taurigna** (Prosper), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine, et remis à la disposition de l'Administration, est placé dans la situation de disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Marius** (Baptiste), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé.	6 sept. 1890
M. **Jullien** (Antoine), Conducteur de 1re classe, Drôme, service ordinaire.	1re oct. 1890

M. **Jullien** prend le titre de Conducteur principal honoraire.

7° DÉCÈS.

	Date du Décès.
M. **Butat** (Arsène), Conducteur principal, Loire-Inférieure, service maritime, littoral Nord	31 juill. 1890
M. **Brindel** (Pierre), Conducteur de 1re classe, Basses-Pyrénées, service ordinaire	4 août 1890
M. **Decreus** (Jules), Conducteur de 2e classe, Nièvre, service du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne	15 août 1890
M. **Locquet** (Célestin), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris	12 sept. 1890

8° DÉCISIONS DIVERSES.

2 *septembre*. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DU LOT ET DU SERVICE DE LA NAVIGATION DU LOT. — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés, dans le département du Lot, au service ordinaire et vicinal et au service de la navigation du Lot, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Cinq Conducteurs et neuf Commis, en résidence à Cahors. (Provisoirement sept Conducteurs, sept Commis et un Agent voyer).

MM.	**Ausset**,	Conducteur.	MM.	**Bastide**,	Commis.
	Poujet,	—		**Pilhol**,	—
	Carriol,	—		**Guiraud**,	—
	Lacroutz,	—		**Lescale**,	—
	Hérisson,	—		**Trabouyé**,	—
	Rames,	—		**Lagarde**,	—
	Delfour,	—		**Dussan**,	—

SERVICE ORDINAIRE.

Arrondissement de Cahors.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Cahors. (Provisoirement un Conducteur, six Commis et un Agent voyer.)

MM. **Rouffi**, Conducteur.
Bénédicty, Conducteur adjoint.
Demeaux, Commis.

Combecave, Commis.
David, —
Vidal, —
Sudrie, —

1re *Subdivision de Cahors.* — Les routes nationales des deux cantons de Cahors.

M. **Cayrac**, Conducteur.

2e *Subdivision de Cahors.* — Les chemins vicinaux des deux cantons de Cahors.

M. **Blanc**, Conducteur.

Subdivision de Castelnau. — Service général du canton.

M. **Lafargue**, Conducteur.

Subdivision de Catus. — Service général du canton.

M. **Cablat**, Conducteur.

Subdivision de Cazals. — Service général du canton.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Lalbenque. — Service général du canton.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Lauzès. — Service général du canton.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Limogne. — Service général du canton.

M. **Jourdan**, Conducteur.

Subdivision de Luzech. — Service général du canton.

M. **Mouilhérat**, Conducteur.

Subdivision de Montcuq. — Service général du canton.

M. **Cubaynes**, Conducteur.

Subdivision de Puy-l'Évêque. — Service général du canton.

M. **Belmon**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Géry. — Service général du canton.

M. **Théron**, Conducteur.

Arrondissement de Figeac.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Figeac. (Provisoirement deux Conducteurs, quatre Commis et un Agent voyer.)

MM. **Nigou**, Conducteur.
Dillenseger, —
Bès, Commis.
Erignoux, —
Périé, —

Jouve, Commis.

Subdivision de Bretenoux. — Service général du canton.

M. **Dautet**, Conducteur.

Subdivision de Cajarc. — Service général du canton.

M. **Dussoulier**, Conducteur.

Subdivision de Figeac-Est. — Service général du canton.

M. **Cavarroc**, Conducteur.

Subdivision de Figeac-Ouest. — Service général du canton.

M. **Bories**, Conducteur.

Subdivision de Lacapelle-Marival. — Service général du canton.

M. **Roques**, Conducteur.

Subdivision de La Tronquière. — Service général du canton.

M. **Brugidon**, Conducteur.

Subdivision de Livernon. — Service général du canton.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Bos**, Commis.)

Subdivision de Saint-Ceré. — Service général du canton.

M. **Poumeau**, Conducteur.

Arrondissement de Gourdon.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Gourdon. (Provisoirement un Conducteur et six Commis.)

MM. **Gizard**, Conducteur.
Fresquet, Commis.
Granet, —
Cavarrot, —
Métadie, —
Pébeyre, —
Delsahut, —

Subdivision de Gourdon. — Service général du canton.

M. **Dijos**, Conducteur.

Subdivision de Gramat. — Service général du canton.

M. **Pradié**, Conducteur.

Subdivion de Labastide-Murat. — Service général du canton.

M. **Lambert**, Conducteur.

Subdivision de Martel. — Service général du canton.

M. **Rouzade**, Conducteur.

Subdivision de Peyrac. — Service général du canton.

M. **Pechméja**, Conducteur.

Subdivision de Salviac. — Service général du canton.
M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Saint-Germain. — Service général du canton.
M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Souillac. — Service général du canton.
M. **Salgues**, Conducteur.

Subdivision de Vayrac. — Service général du canton.
M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

NAVIGATION DU LOT.

Arrondissement du Nord-Est.

Un Conducteur et quatre commis, en résidence à Cahors.

MM. **Cros**, Conducteur.
Labro, Commis.
Constans, —
Lafage, —
Delrieu, —

Subdivision de Capdenac. — De Bouquiès à Frontenac.
M. **Floirac**, Conducteur. (Autorisé personnellement à résider à Figeac.)

Subdivision de Cajarc. — De Frontenac à Cénevières.
M. **Bousquet**, Conducteur. (Autorisé personnellement à résider à Figeac.)

1re *Subdivision de Cahors.* — De Cénevières à Valentré.
M. **Masson**, Conducteur.

2e *Subdivision de Cahors.* — De Valentré à Castelfranc.
M. **Carlin**, Conducteur.

Subdivision de Puy-l'Évêque. — De Castelfranc au Fossat.
M. **Labro**, Conducteur. (Autorisé personnellement à résider à Cahors.)

Arrondissement du Sud-Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Agen.

MM. **Maffré**, Conducteur.
Pouzet, Commis.

1re *Subdivision de Villeneuve-sur-Lot.* — Du Fossat à Villeneuve.
M. **Labruguière**, Conducteur.

2° *Subdivision de Villeneuve-sur-Lot.* — De Villeneuve à la Garonne.

M. **Pradeau**, Conducteur.

2 *septembre.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LA NIÈVRE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés au service ordinaire et vicinal du département de la Nièvre, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et sept Commis, en résidence à Nevers. (Provisoirement deux Conducteurs, trois Commis et quatre Agents voyers.)

MM. **Chaussonnet**, Conducteur de 1re classe.
Renouard, — 4e —
Lepage, Commis de 3e —
Guyot, Commis stagiaire.
Vialletel, —

Arrondissement de l'Ouest.

Un Conducteur et sept Commis, en résidence à Nevers. (Provisoirement un Conducteur, six Commis et un Agent voyer.)

MM. **Bresson**, Conducteur de 4e classe.
Sancenot, Conducteur adjoint.
Simonnot, Commis de 4e classe.
Perrault, —
Dubois, Commis stagiaire.
Lyon, —
Rameau, —

Subdivision de Nevers-Nord. — Service général sur six communes y compris Nevers.

M. **Simonot**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Nevers-Sud. — Service général sur six communes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Cosne. — Service général sur dix communes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Pouilly. — Service général sur onze communes.

M. **Bouche**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de la Charité. — Service général sur quatorze communes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Pougues.— Service général sur treize communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer, résidant à Nevers.)

Subdivision de Saint-Amand. — Service général sur six communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Douzy. — Service général sur dix communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Prémery. — Service général sur quatorze communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Saint-Pierre. — Service général sur dix communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Arrondissement du Centre.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et sept Commis, en résidence à Nevers. (Provisoirement un Conducteur, cinq Commis et deux Agents voyers.)

MM. **Monnot**, Conducteur de 3e classe.
Pelletier, Commis stagiaire.
Charneau, —
Gravier, —
Taran, —
Aulon, —

Subdivision de Brunion. — Service général sur vingt et une communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Châtillon. — Service général sur quinze communes.

M. **Milers**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Clamecy-Est. — Service général sur sept communes.

M. **Marquat**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Clamecy-Ouest. — Service général sur sept communes, dont Clamecy.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Corbigny-Est. — Service général sur huit communes.

M. **Bouqueton**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Corbigny-Ouest. — Service général sur huit communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Lormes. — Service général sur dix communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Saint-Benin. — Service général sur seize communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Saint-Saulge. — Service général sur onze communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Tannay. — Service général sur vingt communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement **M. Moulinot**, Agent voyer.)

Subdivision de Varzy. — Service général sur douze communes.

M. **Pernet**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et six Commis, en résidence à Nevers.

MM. **Pacton**, Conducteur de 2e classe.
Goulleret, Commis de 2e classe.
Potin, Commis stagiaire.
Chatelain, —
Magriau, —
Dépot, —
N... (Emploi créé sur les fonds du Trésor.)

Subdivision de Château-Chinon-Nord. — Service général sur neuf communes.

M. **Junis**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Château-Chinon-Sud. — Service général sur sept communes, dont Château-Chinon.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Decize. — Service général sur onze communes.

M. **Lantier**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Dornes. — Service général sur dix communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer)

Subdivision de Fours. — Sercice général sur dix communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer, résidant à Cercy-la-Tour.)

Subdivision de Luzy. — Service général sur douze communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Montsauche. — Service général sur dix communes.

M. **Chenard**, Conducteur de 4e classe, autorisé à rester à Ouroux.

Subdivision de Moulins-Engilbert. — Service général sur neuf communes.

M. **Thomas**, Conducteur de 4e classe.

10 *septembre.* — M. **Montagné** (Émile), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées.

Idem. — M. **Lepage** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Meuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Révigny à Saint-Dizier, passe au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Vitry-le-François à Lérouville, même département.

Idem. — M. **Bazou** (Henry), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Cosne à Clamecy, passe dans le département de la Nièvre, au service du canal du Nivernais et de la Haute-Yonne.

Idem. — M. **Leduc** (Charles), Conducteur principal, attaché, dans le département de l'Eure, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, passe dans le département de Seine-et-Oise, même service.

Idem. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LOT-ET-GARONNE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chassées, attachés au service ordinaire et vicinal du département de Lot-et-Garonne, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Six Conducteurs ou assimilés, quatre Commis et assimilés et un Agent temporaire, en résidence à Agen.

Ces emplois sont occupés par des Agents voyers et des piqueurs du service vicinal, et par M. **Masquart**, Agent temporaire.

Arrondissement d'Agen.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs ou assimilés et quatre Commis ou assimilés, en résidence à Agen.

MM. **Ségas**, Conducteur de 2e classe.
Charpentier, Commis de 1re classe.
Sexte, — 3e —

Les autres emplois sont occupés par des Agents vicinaux.

1re *Subdivision d'Agen.* — Routes nationales et départementales des deux cantons d'Agen.

M. **Paluel-Marmont**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision d'Agen.* — Chemins vicinaux des deux cantons.

Un Agent voyer et un Piqueur vicinal.

Subdivision d'Astaffort. — Service général du canton.

M. **Delprat**, Conducteur de 2e classe, et un Piqueur vicinal.

Subdivision de Beauville. — Service général du canton.

Un Agent voyer et deux Piqueurs vicinaux.

Subdivision de Laplume. — Service général du canton.

M. **Pécon**, Conducteur adjoint, faisant fonctions d'Agent voyer, et un Piqueur vicinal.

Subdivision de Laroque. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Port-Sainte-Marie. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Prayssas. — Service général du canton.

Un Agent voyer et un Piqueur vicinal.

Subdivision de Puymirol. — Service général du canton.

M. **Lidon**, Conducteur de 2e classe, et un Piqueur vicinal.

Arrondissement de Marmande.

Deux Conducteurs ou assimilés et six Commis ou assimilés, en résidence à Marmande.

MM. **Lacourt**, Commis de 1re classe.
Sorbet, — 3e —

Les autres emplois sont occupés par des Agents du service vicinal.

Subdivision de Bouglon. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Castelmoron. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Subdivision de Duras. — Service général du canton.
Un Agent voyer et un Piqueur vicinal.

Subdivision de Lauzun. — Service général du canton.
Un Agent voyer et un Piqueur vicinal.

1re *Subdivision de Marmande.* — Routes nationales et départementales du canton.
M. **Jabot**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Marmande.* — Service général du canton.
Un agent voyer et un Piqueur.

Subdivision du Mas-d'Agenais. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Subdivision de Meilhan. — Service général du canton.
M. **Gresse**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Seyches. — Service général du canton.
Un Agent voyer et deux Piqueurs vicinaux.

Subdivision de Tonneins. — Service général du canton.
Un Agent voyer et un Piqueur vicinal.

Arrondissement de Nérac.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs ou assimilés, trois Commis ou assimilés, et un Agent temporaire, en résidence à Nérac.

MM. **Bouchet**, Conducteur de 1re classe.
Baqué, Commis de 2e classe.
Beaumont, — 3e —
Penchade, — 3e —
Guilhaumont, Agent temporaire.

Subdivision de Casteljaloux. — Service général du canton.
M. **Court**, Conducteur de 3e classe, et un Piqueur vicinal.

Subdivision de Damazan. — Service général du canton.
M. **Pérès**, Conducteur de 4e classe, et un Piqueur vicinal.

Subdivision de Francescas. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Subdivision de Houeillès. — Service général du canton.
Un Agent voyer.

Subdivision de Lavardac. — Service général du canton.
MM. **Dussarté**, Conducteur de 3e classe.

Hébrard, Commis stagiaire.

Subdivision de Mézin. — Service général du canton.

Un Agent voyer et un Piqueur vicinal.

1re *Subdivision de Nérac.* — Service général du canton.

MM. **Faubet**, Conducteur de 1re classe.

Guilhaumont, Commis de 3e classe.

2e *Subdivision de Nérac.* — Navigation de la Baïse.

M. **Lanave**, Conducteur principal.

Arrondissement de Villeneuve.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs ou assimilés et quatre Commis ou assimilés, en résidence à Villeneuve.

MM. **Bonis**, Conducteur de 4e classe.

Bétille, Commis de 3e classe.

Les autres emplois sont occupés par des Agents du service vicinal.

Subdivision de Cancon. — Service général du canton.

M. **Lautier**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Castillonès. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Fumel. — Service général du canton.

Un Agent voyer et un Piqueur vicinal.

Subdivision de Monclar. — Service général du canton.

Un Agent voyer et un Piqueur vicinal.

Subdivision de Montflanquin. — Service général du canton.

MM. **Sauvalère**, Conducteur adjoint.

Autenet, Commis de 3e classe.

Subdivision de Penne. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Sainte-Livrade. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Tournon. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Villeneuve. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

M. **Tancogne**, Commis de 4e classe.

Subdivision de Villercal. — Service général du canton.

M. **Andrieu**, Conducteur de 4e classe.

10 *septembre.* — **M. Champenois** (Arthur), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne, passe dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien.

11 *septembre.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DU GERS.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés, au service ordinaire et vicinal du département du Gers, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Auch. (Provisoirement cinq Conducteurs et deux Commis).

MM. **Daudoux**, Conducteur de 1re classe.
Maupeu, — 2e —
Lacomme, — 3e —
Durand, — 4e —
Taste (Jean), — 4e —
Fourcade, Commis de 3e classe.
Noguès, — 3e —

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Condom.

MM. **Malenfant**, Conducteur de 2e classe.
Fumat, — 3e —
Mortéra, — 4e —
Regert, Commis de 2e classe.
Lafargue, — 2e —
Pujos, — 3e —
Barrousse, — 4e —

Subdivision de Castéra-Verduzan. — Navigation de la Baïse. — Rédaction de projets.

M. **Caillavet**, Conducteur principal.

Cette subdivision sera supprimée lors de la mise à la retraite de M. **Caillavet**.

1re *Subdivision de Condom.* — Portion de route nationale. — Navigation de la Baïse. — Pêche.

M. **Estingoy**, Conducteur de 3e classe, attaché en outre au bureau de l'Ingénieur ordinaire.

2e *Subdivision de Condom.* — Service général du canton.

M. **Gardey**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Valence. — Service général du canton.

M. **Barbe**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Montréal. — Service général du canton.

M. **Vignes**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision d'Eauze. — Service général du canton, plus deux communes du canton de Nogaro.

M. **Fourcade**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Nogaro. — Service général du canton, moins deux communes.

M. **Dumas**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Cazaubon. — Service général du canton.

M. **Arduret**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Auch.

MM. **Larrieu**, Conducteur principal.
Lannes, Conducteur de 3e classe.
Taste (Louis), — 3e —
Dupuy, Conducteur adjoint.
Duffaut, Commis de 2e classe.
Lacaze, — 2e —
Delsus, — 4e —

Subdivision de Lectoure. — Service général du canton.

M. **Abadie**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Saint-Clar. — Service général du canton.

M. **Guillot**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Mauvezin. — Service général du canton.

M. **Baudean**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Fleurance. — Service général du canton.

M. N. . ., Conducteur. (Provisoirement M. **Ducassé**, Conducteur adjoint.)

Subdivision d'Auch-Nord. — Service général du canton, moins une commune.

M. **Balas**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Jegun. — Service général du canton, plus une commune d'Auch-Nord.

M. **Rancé**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Vic-Fezensac. — Service général du canton.

M. **Peyronil**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Auch. (Provisoirement quatre Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Fumat** (François), Conducteur principal.
Lapeyrère, Conducteur de 1re classe.
Baurens, — 2e —
Lassouquères, — 4e —
Castéra, Conducteur adjoint.
de Matha, Commis de 3e classe.
Campistron, — 4e —

Subdivision d'Auch-Sud. — Service général du canton, moins quatre communes.

M. **Sentoux**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Gimont. — Service général du canton, plus six communes à d'autres cantons.

M. **Cournet**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Cologne. — Service général du canton.

M. N. . ., Conducteur. (Provisoirement M. **Laffont**, Conducteur adjoint.)

Subdivision de l'Isle-Jourdain. — Service général du canton, moins une commune, plus une commune du canton de Samatan.

M. **Castéra**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Lombez. — Service général des douze communes du canton et neuf du canton de Samatan.

M. **Bourgade**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Saramon. — Service général du canton, moins une commune, plus quatre communes appartenant à d'autres cantons.

M. **Duplan**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Simorre. — Service général sur quatorze communes du canton de Lombez et deux de Masseube.

M. **Coutens**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Masseube. — Service général du canton, moins deux communes, plus une d'Auch-Sud.

M. **Lamothe**, Conducteur de 2e classe.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Mirande. (Provisoirement quatre Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Serain**, Conducteur de 1re classe.
Jacomet, — 3e —
Lacoste, — 3e —
Villemur, — 4e —
Peyret, Commis de 2e classe.
Faveral, — 3e —
Debat, — 4e —

Subdivision de Mirande. — Service général du canton.
M. **Molès**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Miélan. — Service général du canton.
M. **Baron**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Montesquiou. — Service général du canton.
M. **Dourrieux**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Marciac. — Service général du canton.
M. **Pujo**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Plaisance. — Service général du canton,
M. **Laclaverie**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision d'Aignan. — Service général du canton.
M. **Lanna**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Riscle. — Service général du canton.
M. **Marseillan**, Conducteur de 2e classe.

11 *septembre*. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE ET DU SERVICE DE CHEMINS DE FER CONFIÉ A M. L'INGÉNIEUR EN CHEF **Courtois**.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de la Haute-Garonne, au service ordinaire et au service des chemins de fer, sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs, trois Commis et un Agent temporaire garde-magasin, en résidence à Toulouse.

MM. **Chanchole**, Conducteur principal.
Barthélemy, Conducteur de 1re classe.

Fauré, Conducteur de 2e classe.
Peyranne, Commis de 1re classe.
Delrieu, — 4e —
N..., Commis. (Provisoirement M. **Clément**, Agent temporaire.)
Barthe, Expéditionnaire garde-magasin.

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Toulouse. (Provisoirement trois Conducteurs et deux Commis.)

MM. **Bonet**, Conducteur de 2e classe.
Feillou, — 2e —
Boursican, — 4e —
d'Aubuisson, Commis de 1re classe.
Fages, — 3e —

1re *Subdivision de Toulouse.* — Routes nationales nos 20, 112, 113. — Contrôle des tramways.

M. **Bourrel**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Toulouse.* — Routes nationales nos 20, 88, 124. — Contrôle des tramways.

M. **Canal**, Conducteur de 4e classe.

3e *Subdivision de Toulouse.* — Rivière de la Garonne sur 14 kilomètres. — Service des inondations et de la pêche. — Service hydraulique.

M. **Estingoy**, Conducteur principal.

4e *Subdivision de Toulouse.* — Construction du pont Saint-Michel et des voies le reliant aux routes nationales.

MM. **Bonhoure**, Conducteur principal.
Azéma, Conducteur de 3e classe.
Veillard, Commis de 3e classe.
Bonette, — 4e —

Ces quatre emplois seront supprimés lors de la liquidation des travaux.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et trois Commis, en résidence à Toulouse. (Provisoirement quatre Conducteurs et deux Commis.)

MM. **Dupeyron**, Conducteur principal.
d'Aure de Lyas, Conducteur de 1re classe.

Saly, Conducteur de 1[re] classe.
Camp, 2[e] —
Pilot, Commis de 1[re] classe.
Jégo, — 3[e] —

Subdivision de Muret. — Routes nationales n[os] 20 et 125. — Rivières de Garonne et d'Ariège sur 70 kilomètres.

M **Durand**, Conducteur de 2[e] classe.

Subdivision de Saint-Martory. — Routes nationales n[os] 117 et 125. — Rivières de Garonne et du Salat, sur 15 kilomètres.

M. N..., Conducteur (Provisoirement M. **Puisségur**, Commis de 1[re] classe.)

Subdivision de Saint-Gaudens. — Route nationale n° 117. — Garonne, sur 41 kilomètres.

M. **Toujan**, Conducteur de 2[e] classe.

Subdivision de Bagnères-de-Luchon. — Route nationale n° 125. — Route thermale n° 1. — Garonne, sur 39 kilomètres.

M. **Bauzil**, Conducteur de 2[e] classe.

Service des Chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux commis en résidence à Toulouse.

MM. **Juandon**, Commis de 1[re] classe.
Laperte, — 3[e] —

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Six Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Toulouse.

MM. **Coupiac**, Conducteur de 1[re] classe.
Aussaresses, — 2[e] —
Laurent, — 3[e] —
Mariani, — 3[e] —
Mignonat, — 3[e] —
Albisson, — 3[e] —
Daumet (Charles), Commis de 1[re] classe.
Daumet (Albert), — 2[e] —
Molinier, — 3[e] —
Bernat, — 3[e] —

Section de Toulouse.

MM. **Bordes**, Conducteur principal, et **Gouzi**, Conducteur de 4[e] classe.

Section de Catelsarrasin.

M. **Boué**, Conducteur de 3[e] classe.

Bureau des expropriations.

MM. **Lazerges**, Conducteur principal.
Marquier, Conducteur de 4e classe.
Mazelier, Commis de 2e classe.
Delestan, — 2e —

Les emplois du service des chemins de fer seront supprimés au fur et à mesure que les circonstances le permettront.

11 *septembre*. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Tours.

MM. **Probst**, Conducteur principal.
Le Neveu, Conducteur de 4e classe.
Tussac, — 4e —
Frouin, Commis de 1re classe.
N. N. N..., Commis. (Provisoirement trois agents temporaires : MM. **Grégoire**, **Bretonneau** et **Aujoubault**.)

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Tours.

MM. **Bourgoin**, Conducteur de 2e classe.
Dieudonnat, — 3e —
Steffen, Commis de 3e classe.
Gombard, — 4e —
Fricard, — 4e —
Carlier, — 4e —

Deux agents temporaires, MM. **Bertheau** et **Baron** sont, en outre, attachés au service de ce bureau, mais leurs emplois devront être supprimés le plus tôt possible.

1re *Subdivision de Tours.* — Routes nationales nos 10, 152, 158. — Cher non canalisé. — Service hydraulique.

M. **Carbonnier**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Chinon. — Rivière de Vienne. — Service hydraulique.

M. **Blin**, Conducteur de 1re classe (également attaché au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État.)

Subdivision de Sainte-Maure. — Route nationale n° 10. — Rivière de Creuse. — Service hydraulique.

M. **Gontié,** Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Neuillé-Pont-Pierre (avec résidence à Tours). — Routes nationales nos 158 et 159. — Service hydraulique. — Contrôle et Commissariat de surveillance de la ligne d'intérêt local de Port-Boulet à Châteaurenault.

M. **Delacour,** Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Langeais. — Route nationale n° 152. — Service hydraulique.

M. **Cholet,** Conducteur de 3e classe.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Tours. (Provisoirement trois Conducteurs et quatre Commis.)

MM.	**Maire,** Conducteur de	2e	classe.
	Ségard, —	2e	—
	Martinval, —	4e	—
	Séguier, Commis de	3e	classe.
	Zech, —	4e	—
	Rousseau, —	4e	—
	Lallier, —	4e	—

2e *Subdivision de Tours.* — Cher canalisé et canal de jonction. — Service hydraulique.

M. **Louvet,** Conducteur principal.

3e *Subdivision de Tours.* — Routes nationales nos 10 et 152. — Contrôle des tramways. — Service hydraulique.

M. **Barrier,** Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Bléré. — Amboise-Châteaurenault (avec résidence à Tours). — Routes nationales nos 10, 152 et 76. — Service hydraulique.

M. **Géran** (Joseph), Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Loches. — Route nationale n° 143. — Service hydraulique. — Contrôle des chemins de fer départementaux.

M. **Sornas,** Conducteur de 3e classe.

11 *septembre.* (Réorganisation du service ordinaire du département de l'Oise.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire et vicinal du département de l'Oise, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs et huit Commis, en résidence à Beauvais. (Provisoirement trois Conducteurs, deux Agents voyers et six Commis.)

MM. **Leclerc**, Conducteur de 1re classe.
Molle (Jules), Conducteur de 3e classe.
Bigot, — 3e —
Dangoisse, Commis de 2e classe.
Sedille, — 3e —
Hersalin, — 4e —
Maillet, — 4e —
Tallon, Commis stagiaire.
Lécluse, —

Arrondissement de Beauvais.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs, deux Commis et un Agent temporaire, en résidence à Beauvais. (Provisoirement quatre Conducteurs, un Commis et un Agent temporaire.)

MM. **Lesobre**, Conducteur de 1re classe.
Guérin, — 2e —
Dauboin, — 2e —
Massot, — 3e —
Crochet, Commis de 4e classe.
Mésanguy, Agent temporaire.

Subdivision d'Auneuil. — Service général sur quinze communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Beauvais. — Service général sur dix-sept communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Bresles. — Service général sur seize communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Chaumont. — Service général sur dix-neuf communes.

M. **Harem**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Feuquières. — Service général sur seize communes.

M. **Rapinat**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Formerie. — Service général sur dix-sept communes.

M. **Pillon**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Fresneaux. — Service général sur dix-sept communes.

M. **Jankowski**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Grandvilliers. — Service général sur dix-huit communes.

M. **Warnier**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Marseille. — Service général sur vingt-et-une communes.

M. **Langlet** (Léopold), Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Méru. — Service général sur seize communes.

M. **Legendre** (Eugène), Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Noailles. — Service général sur dix-sept communes.

M. **Gérardot**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Saint-Germer. — Service général sur seize communes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Songeons. — Service général sur dix-huit communes.

M. **Chevalier**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Trie-Château. — Service général sur dix-neuf communes.

M. **Sauvalle**, Conducteur de 2e classe.

Arrondissement de Clermont.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Clermont.

MM. **Cocu**, Conducteur de 2e classe.
Piton-Bressant, Conducteur de 3e classe.
Boutoute, Commis de 3e classe.
Mourgues, — 3e —
Mercier, — 4e —
Boulongne, — stagiaire.

Subdivision de Breteuil. — Service général sur quinze communes.

M. **Aubert**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Bulles. — Service général sur quinze communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Clermont. — Service général sur dix-sept communes.

M. **Hardiviller**, Conducteur de 3e classe.

Subdivion de Crèvecœur. — Service général sur dix-huit communes.

M. **Bonneau**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Froissy. — Service général sur dix-sept communes.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de la Neuville-Roy. — Service général sur quinze communes.

M. **Mornas**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Liancourt. — Service général sur vingt-deux communes.

M. **Testard**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Maignelay. — Service général sur vingt-deux communes.

M. **Liévois**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Mouy. — Service général sur treize communes.

M. **Locq**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Saint-Just-en-Chaussée. — Service général sur seize communes.

M. **Carlier**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement de Compiègne.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, quatre Commis et un Agent temporaire, en résidence à Compiègne. (Provisoirement trois Conducteurs, deux Commis, un Agent voyer et un Agent temporaire.)

MM. **Laborie**, Conducteur de 1re classe.
Séclin, — 2e —
Brunet, — 4e —
Liusin, Commis de 2e classe.
Quentin, — 4e —

Subdivision d'Attichy. — Service général sur dix-huit communes.

M. **Salmon**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Compiègne. — Service général sur dix communes.

M. **Cousin**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision d'Estrées-Saint-Denis. — Service général sur dix-sept communes.

M. N. . ., Conducteur. (Provisoirement un agent voyer.)

Subdivision de Gournay-sur-Aronde. — Service général sur dix-huit communes.

M. **Borgne**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Guiscard. — Service général sur vingt communes.

M. N. . ., Conducteur. (Provisoirement M. **Capiémont**, Conducteur adjoint).

Subdivision de Lassigny. — Service général sur quinze communes.

M. N. . ., Conducteur. (Provisoirement un agent voyer.)

Subdivision de Noyon. — Service général sur vingt-et-une communes.

M. **Mars**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Ressons. — Service général sur dix-sept communes.

M. N. . ., Conducteur. (Provisoirement M. **Billa**, Commis de 2e classe.)

Subdivision de Ribécourt. — Service général sur vingt-et-une communes.

M. **Leverve**, Conducteur de 2e classe.

Arrondissement de Senlis.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, quatre Commis et un Agent temporaire, en résidence à Senlis. (Provisoirement quatre Conducteurs, un Agent voyer, un Commis et un Agent temporaire).

MM. **Desachy**, Conducteur principal.
Veyrières, Conducteur de 3e classe.
Aubert, — 4e —
Fouque, — 4e —
Lefort, Commis de 3e classe.
Despages, Agent temporaire.

Subdivision de Betz. — Service général sur vingt-et-une communes.

M. **Ledoux**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Bethisy. — Service général sur treize communes.

M. **Chauvel**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Creil. — Service général sur seize communes.

M. **Lefranc**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Crépy. — Service général sur quinze communes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Nanteuil. — Service général sur vingt communes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Lefebvre**, Conducteur adjoint.)

Subdivision de Neuilly-en-Thelle. — Service général sur seize communes.

M. **Artru**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Pont-Sainte-Maxence. — Service général sur quinze communes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Crété**, Conducteur adjoint.)

Subdivision de Senlis. — Service général sur dix-sept communes.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

16 *septembre.* — M. **Jouvion** (Pierre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournon-Saint-Martin à La Châtre, passe dans le département d'Indre-et-Loire, même service.

Idem. — M. **Renard** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Largnac à Vendes, passe au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis, même département.

19 *septembre.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DES DEUX-SÈVRES ET DE LA NAVIGATION DE LA SÈVRE NIORTAISE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés dans le département des Deux-Sèvres, au service ordinaire et au service de la navigation de la Sèvre, sont fixés comme il suit :

1° SERVICE ORDINAIRE.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur, deux Commis et un agent temporaire, en résidence à Niort.

MM. **Guilbot**, Conducteur.
Legrand, Commis.
Mangot, —
Giraud, Agent temporaire.

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Parthenay.

MM. **Charrier**, Conducteur.
Viault, Commis.
Roy, —

Subdivision de Thouars. — Routes nationales nos 138 et 138ter. — Service hydraulique.

M. **Duplantier**, Conducteur.

Subdivision de Secondigny. — Routes nationales nos 148 et 149bis. — Service hydraulique.

M. **Rossignol**, Conducteur.

Subdivision de Bressuire. — Routes nationales nos 138ter, 148 et 160bis. — Service hydraulique.

M. **Chauvin** (René), Conducteur.

Subdivision de Parthenay. — Routes nationales nos 138 et 148bis. — Service hydraulique.

M. **Frère**, Conducteur adjoint.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Niort. (Provisoirement deux Conducteurs, quatre Commis et un Agent temporaire.)

MM. **Denizeau**, Conducteur.
Sourisseau, —
Rolland, Commis.
Letang —
Massé —
Texier (Abel) —
Pelloquin, Agent temporaire.

M. **Pellequin** cessera d'être employé lorsque les travaux du canal de Marans au Brault seront terminés. Il sera remplacé par M. **Robin**, Commis des Ponts et Chaussées, actuellement attaché au service de ces travaux.

1re *Subdivision de Niort.* — Routes nationales nos 11, 22 et 138. — Service hydraulique.

M. **Rimbault**, Conducteur.

Subdivision de Melle. — Routes nationales nos 10, 148 et 150. — Service hydraulique.

M. **Guillaud**, Conducteur principal.

Subdivision de Saint-Maixent. — Routes nationales nos 11 et 138. — Service hydraulique.

M. **Dupuy** (Augustin), Conducteur, autorisé personnellement à résider à Niort.

2e *Subdivision de Niort.* — Routes nationales nos 148 et 150. — Service hydraulique.

M. **Morisset**, Conducteur.

2° SERVICE DE LA NAVIGATION DE LA SÈVRE NIORTAISE, DU MIGNON ET DES DEUX AUTISES ET SERVICE DU PORT DE MARANS ET DU CANAL DE MARANS AU BRAULT.

1re *Subdivision de Marans.* — Port de Marans et 25k,900 du canal de Marans au Brault et de la Sèvre maritime. — Travaux neufs du canal, etc.

M. **Voyes**, Conducteur.

Subdivision de Niort. — Sèvre fluviale et affluents sur 50k,375. — Service hydraulique et travaux des syndicats des marais mouillés.

M. **Valadon**, Conducteur.

2e *Subdivision de Marans.* — Sèvre fluviale et canaux sur 48k,148. — Service hydraulique et travaux des syndicats des marais mouillés. — Surveillance des travaux du canal de Marans au Brault (2e section).

M. **Papin**, Commis.

Subdivision de Damvix. — Sèvre fluviale et canaux sur 48k,819. — Service hydraulique et travaux des syndicats des marais mouillés.

M. **Pelloquin**, Commis, autorisé personnellement à résider à Niort.

Les emplois occupés par MM. **Bourdeau**, Conducteur, et **Texier**,

Conducteur adjoint, au service des travaux neufs du canal de Marans au Brault, à la résidence de Marans, seront supprimés après l'achèvement des travaux. M. **Robin**, Commis, passera à la même époque dans le service ordinaire du département des Deux-Sèvres.

22 *septembre*. — M. **Richard** (Charles), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour raisons de santé, est remis en activité et attaché, dans le département de la Nièvre, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Cosne.

25 *septembre*. — M. **Troussey** (Henri), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Nazaire à Châteaubriant, passe au service maritime (littoral Nord) du même département.

26 *septembre*. — M. **Taurigna** (Prosper), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

L'Éditeur-gérant : DUNOD.

PARIS. — IMP. — C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 232)

[22 mars 1889]

Voirie (*Grande*). — *Fleuves et rivières navigables et flottables.* — *Arrêté de délimitation.* — *Excès de pouvoirs.* — (Dame Véron et sieur Mabilat.)

Dans la détermination des limites des fleuves et des rivières navigables et flottables, l'administration doit-elle prendre pour base un niveau déterminé, préalablement reconnu pour être celui des plus hautes eaux avant tout débordement, ou peut-elle déterminer ce niveau isolément, pour chaque point de la berge, sans se préoccuper du régime général du cours d'eau? — Résolue dans le premier sens. — *En conséquence, l'arrêté de délimitation est annulé pour excès de pouvoirs* (*).

Vu la requête de la dame Véron... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un arrêté du 7 décembre 1885, par lequel le préfet de la Seine a délimité la rive droite du lit de la Seine entre le chemin de l'Abreuvoir et la rue Amélie, dans la commune d'Alfortville; — *Ce faisant, attendu* que ledit arrêté a fixé les limites du fleuve au delà des points recouverts par les plus hautes eaux avant tout débordement et a ainsi compris dans le lit de la Seine des terrains qui sont la propriété de la requérante; que cet arrêté a été pris pour permettre à l'État de bénéficier des produits de terrains à l'état de pâturages et d'établir sur ces terrains, sans payer d'indemnité à la requérante, une usine hydraulique pour le service des eaux de la ville de Paris et une seconde écluse à Port-à-l'Anglais, dont la construction était antérieurement projetée;

(*) Jurisprudence constante, 28 avril 1882, Fouché (*Ann.* 1883, p. 201); — 19 novembre 1886, Ministre des travaux publics (*Ann.* 1887, p. 528 et la note).

Vu la requête du sieur Mabilat... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler l'arrêté précité du préfet de la Seine du 7 décembre 1885; ce faire, attendu que ledit arrêté a été pris afin de donner une base juridique aux poursuites antérieurement dirigées contre le requérant à raison de plantations d'arbres que l'administration prétendait à tort avoir été faites sur un terrain dépendant du lit du fleuve; que le requérant n'a d'ailleurs pas été appelé à contrôler les relevés et les calculs qui ont servi de base à cet arrêté de délimitation et n'a pu faire valoir ses droits à la propriété de parcelles comprises dans les limites déterminées par ledit arrêté;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant au rejet desdites requêtes, par le motif que l'arrêté du préfet de la Seine a compris dans le domaine public seulement les terrains que couvrent avant tout débordement les plus hautes eaux du faux bras qui existe entre les îles maisons et la plaine d'Alfortville; qu'ainsi les limites fixées se confondent avec les lignes naturelles du fleuve;

Vu la loi du 22 décembre 1789 et celle des 22 novembre-1er décembre 1790;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont dirigés contre le même arrêté, et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

Considérant que le pouvoir de délimitation des fleuves et rivières navigables, qui appartient à l'administration en vertu des lois ci-dessus visées, ne consiste que dans le droit de reconnaître les limites naturelles de ces cours d'eau en déterminant jusqu'où s'étendent les plus hautes eaux coulant à pleins bords avant tout débordement;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que pour déterminer les limites de la rive droite de la Seine dans la commune d'Alfortville entre le chemin de l'Abreuvoir et la rue Amélie, le préfet de la Seine n'a pas pris pour base de la délimitation un niveau déterminé, préalablement reconnu pour être celui des plus hautes eaux coulant à pleins bords et avant tout débordement; qu'il ressort, au contraire, des rapports des ingénieurs ainsi que des profils joints aux dossiers que la ligne limitative suit les contours des terrains à délimiter à des altitudes qui varient suivant la hauteur des berges et des terrains auxquels elles font suite; qu'il suit de là que la délimitation attaquée est irrégulière et que les requérants sont fondés à soutenir que le préfet, par son ar-

rêté, n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, fixer les limites du fleuve à la ligne déterminée par ledit arrêté... (Arrêté annulé.)

(N° 233)

[22 mars 1889]

Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables et flottables. — Seine. — Plantations sur des terrains concédés : pas de contravention. — (Sieur Mabilat.)

Tant que la concession faite par arrêt du Conseil du Roi à des particuliers de terrains situés le long de la rive d'un fleuve, pour en jouir par eux, leurs hoirs, successeurs et ayants cause, *n'a pas été retirée, le fait par l'un de ceux-ci d'avoir opéré des plantations sur lesdits terrains ne constitue pas une contravention à l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777. — Relaxe.*

. . . .

SANS QU'IL SOIT BESOIN DE RECHERCHER *si, comme le prétend l'administration, le terrain sur lequel les plantations incriminées ont été faites est actuellement recouvert par les plus hautes eaux du fleuve coulant à pleins bords et avant tout débordement et fait ainsi partie du domaine public :*

Considérant qu'un arrêt du Conseil du 31 mai 1785 a concédé aux sieurs Le Cointre, auteurs du sieur Mabilat, le terrain dont il s'agit pour en jouir par eux, leurs hoirs, successeurs et ayants cause; qu'en admettant que cette concession soit du nombre de celles qui peuvent être révoquées par l'administration, il résulte de l'instruction qu'elle n'a point été retirée et qu'elle autorisait le sieur Mabilat à faire les plantations à raison desquelles il a été poursuivi; que, dès lors, c'est à tort que l'arrêté attaqué a décidé que le sieur Mabilat avait contrevenu à l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 et qu'il y a lieu de le renvoyer des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal.)

(N° 234)

[22 mars 1889]

Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Tarifs. — Ministre. —

Caractère de décision. — Dépêche. — Recours contentieux. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.)

La lettre par laquelle le ministre des travaux publics fait connaître à une compagnie le tarif qu'il prétend appliquer aux transports, sur le réseau de celle-ci, du matériel de construction des lignes concédées en vertu de la convention du 26 mai 1883, ne constitue pas une décision de nature à être déférée au Conseil d'État pour excès de pouvoirs. — Cette lettre ne formule qu'une prétention et ne fait pas obstacle à ce que la compagnie fasse valoir ses droits devant l'autorité compétente (*).

VU LA REQUÊTE de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision reçue par la compagnie le 2 septembre 1885, par laquelle le ministre des travaux publics aurait fixé les frais de transport, sur le réseau en exploitation, de matériel de diverses natures, destiné à la construction des lignes nouvelles faisant l'objet de la convention du 26 mai 1883; attendu que par application des articles 42 et 48 du cahier des charges des concessions de chemins de fer, l'État ne peut modifier les tarifs sans le consentement des compagnies, et que la convention du 26 mai 1883 ne lui a pas conféré de droits plus étendus, qu'elle a, au contraire, limité à 15.000 francs par kilomètre la contribution de la compagnie requérante aux dépenses de construction des lignes nouvelles; que, dès lors, c'est à tort que le ministre a décidé qu'il y avait lieu d'appliquer aux transports, sur le réseau en exploitation, du matériel destiné à la construction des lignes nouvelles, un tarif inférieur au tarif commercial le plus bas, qu'il a ainsi augmenté la contribution de la compagnie à la construction, fixée par la convention de 1883;

Vu la dépêche du ministre des travaux publics, reçue par la compagnie requérante le 2 septembre 1885;

Vu les observations du ministre des travaux publics... tendant au rejet du pourvoi par les motifs que, par la dépêche ci-dessus visée, le ministre s'est borné à indiquer le chiffre auquel il prétend que les frais des transports en service doivent être tarifés, que l'application de ce chiffre au règlement provisoire des mémoires ne met pas obstacle à ce que la compagnie fasse valoir ultérieurement ses droits devant la juridiction compétente, no-

(*) Voy., dans le même sens, 18 mai 1888, Chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (*Ann.* 1889, p. 417).

tamment au moment de la fixation des annuités de remboursement des avances de la compagnie;

Vu les lois et décret du 19 juin 1857 portant constitution du réseau des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ensemble le cahier des charges y annexé;

Vu la convention du 26 mai 1883;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

CONSIDÉRANT que, par la dépêche ci-dessus visée, le ministre des travaux publics, avant d'adresser ses instructions aux agents de l'administration, s'est borné à porter à la connaissance de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée le tarif qu'il prétendait appliquer pour les transports, sur le réseau en exploitation, de matériel de diverses natures, destiné à la construction des lignes concédées en vertu de la convention du 26 mai 1883; que cette dépêche ne constitue pas une décision de nature à être l'objet d'un recours contentieux, et qu'elle ne fait pas obstacle à ce que la compagnie exerce, le cas échéant, devant l'autorité compétente, les droits pouvant résulter en sa faveur de son cahier des charges ou de la convention du 26 mai 1883; qu'ainsi la requête de la compagnie n'est pas recevable... (Rejet.)

(N° 235)

[29 mars 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Fort de Vert-Galant. — (Sieur Fortier contre Ministre de la guerre.)

Art. 70. — *L'article* 70 *des clauses et conditions générales du génie qui prescrit aux entrepreneurs de porter leurs réclamations devant le ministre, avant d'en saisir le conseil de préfecture, est applicable à une réclamation qui ne tend pas à obtenir un simple constat, mais à la fixation de prix nouveaux au moyen d'une expertise.*

Art. 37 *et* 83. — *Entraves apportées par le génie à l'installation et au fonctionnement des chantiers. Rejet : les ordres donnés par les officiers du génie rentrent dans l'exercice des*

droits qui leur appartiennent aux termes des clauses et conditions générales (*).

Prix nouveau. Déblais. — Amalgame de glaise et de gravier, prix apprécié à la suite d'expériences faites par les experts. Pas d'exagération. Rejet.

Procédure. — Le ministre n'est pas recevable à attaquer devant le Conseil d'État des arrêtés ordonnant un sursis et une expertise s'il a présenté devant le conseil de préfecture des défenses au fond et conclu à la nomination d'experts.

Ultra petita. Expertise. — En l'absence de conclusions des parties tendant à ce que les experts soient chargés éventuellement d'examiner les difficultés qui pourraient être soulevées au cours de leurs opérations, le conseil de préfecture commet un excès de pouvoirs en leur confiant cette mission et en donnant acte auxdites parties de l'avis des experts sur ces difficultés.

Vu 1° la requête... pour le sieur Fortier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil : 1° annuler — un arrêté du 28 mars 1882 par lequel le conseil de préfecture du Nord a sursis à statuer sur une demande d'expertise; 2° réformer un arrêté du 27 octobre 1882, par lequel le même conseil de préfecture tout en ordonnant une expertise a refusé de l'étendre à la constatation de l'état des chantiers; — *Ce faisant, attendu* en ce qui touche le premier arrêté que c'est à tort que le conseil de préfecture a opposé au requérant l'article 70 du cahier des clauses et conditions générales prescrivant aux entrepreneurs de porter leurs réclamations devant le ministre avant d'en saisir le conseil de préfecture; que cette disposition ne s'applique pas au cas où, comme dans l'espèce, une constatation immédiate peut être ordonnée par voie de référé, tous droits et moyens réservés; qu'en ce qui touche l'arrêté du 27 octobre 1882 il a mal à propos restreint l'expertise à la question de prix des déblais de gravier et d'argile, alors que le requérant était fondé à demander la constatation des entraves apportées au fonctionnement de ses chantiers par les exigences du génie; adjuger au sieur Fortier les conclusions par lui prises devant le conseil de préfecture : condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du Ministre de la guerre... tendant au rejet des conclusions du sieur Fortier, attendu que sa demande d'ex-

(*) Voy. dans le même sens, 22 mars 1889, Ministre de la guerre, 4° chef, *suprà*, p 822.

pertise n'était justifiée par aucune violation du cahier des charges, et par aucun ordre de service, excédant le droit de direction qui appartient à l'administration, et tendant en outre par voie de recours incident à l'annulation de l'arrêté du 28 mars 1882, comme n'ayant pas déclaré irrecevables les réclamations qui auraient dû être portées d'abord devant le Ministre de la guerre;

2° Vu le recours et le mémoire présentés par le Ministre de la guerre... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté par lequel le conseil de préfecture du Nord statuant après expertise a fixé à 0f,80 le prix de la fouille et de la charge en brouette de l'amalgame de gravier et de glaise; — *Ce faisant*, *attendu* que l'arrêté attaqué a homologué les conclusions de l'expertise ordonnée à tort sur la réclamation de l'entrepreneur en date du 17 janvier 1882, non admissible en la forme : qu'en donnant acte aux parties d'une décision arbitraire relative au sable argileux il a statué *ultra petita* et consacré un prétendu compromis nul de droit au regard de l'État : qu'au fond, les experts, sans procéder eux-mêmes à aucune expérience directe sur le plus ou moins de difficulté que présentaient l'extraction et la charge de glaise et du gravier ont admis le témoignage intéressé de l'entrepreneur au mépris de faits dûment constatés; ordonner que par de nouveaux experts il sera procédé à des expériences dans le but de déterminer le degré de résistance de l'amalgame désigné sous le nom de gravier et de glaise et de faire ressortir le prix d'extraction de ce déblai sur le terrain du fort de Vert-Galant;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Fortier... tendant au rejet du recours avec dépens et à l'allocation des intérêts des intérêts; par le motif que l'expertise ordonnée le 27 octobre 1882 avait été réclamée dans des conclusions formelles déposées au nom du ministre par le directeur du génie; que le dispositif de l'arrêté, en donnant acte de l'avis des experts sur une question à eux soumise d'un commun accord, ne saurait préjudicier en rien à l'État; qu'au fond le travail des trois experts choisis par les parties elles-mêmes et par le conseil de préfecture offre les garanties les plus sérieuses de compétence et d'impartialité que leurs conclusions sont basées sur huit expériences...; concluant en outre par voie de recours incident à ce que les frais d'expertise soient mis entièrement à la charge de l'État qui n'avait fait aucune offre devant le conseil de préfecture;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

CONSIDÉRANT que les deux recours ci-dessus visés sont connexes

et qu'il y a lieu de les joindre pour qu'il y soit statué par une seule décision;

Sur les conclusions du sieur Fortier tendant à l'annulation de l'arrêté du 28 mars 1882 par le motif que l'article 70 des clauses et conditions générales ne lui serait pas opposable :

Considérant que les conclusions prises par le sieur Fortier devant le conseil de préfecture ne tendaient pas à un simple constat, mais à une expertise ayant pour objet la vérification des faits sur lesquels il fondait ses réclamations et la fixation des prix qui devaient lui être payés; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de connaître de sa demande par application de l'article 70 susvisé.

Sur les conclusions du sieur Fortier tendant à la réformation de l'arrêté du 27 octobre 1882 dans celle de ses dispositions par laquelle il a rejeté de plano *une demande d'indemnité pour entraves exécutées au fonctionnement des chantiers de l'entreprise :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les divers faits imputés de ce chef à l'administration par l'entrepreneur rentraient dans l'exercice des droits conférés aux officiers du génie par les articles 37 et 83 et suivants du cahier des clauses et conditions générales; qu'ainsi ils n'étaient ni pertinents, ni admissibles, et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté sans expertise préalable cette partie des réclamations du sieur Fortier;

Sur les conclusions du ministre tendant à l'annulation de l'arrêté du 28 mars 1882 comme ayant ordonné simplement un sursis et à l'annulation de l'arrêté du 27 octobre suivant qui a ordonné une expertise sur une réclamation dont le conseil de préfecture n'aurait pas été régulièrement saisi :

Considérant qu'en présentant devant le conseil de préfecture des défenses au fond et en faisant conclure à la nomination d'experts sans réserve le ministre s'est rendu non recevable à contester la régularité de la procédure suivie en son nom et qu'il y a lieu de rejeter ses conclusions de ce chef;

Sur les conclusions du ministre tendant à l'annulation de l'arrêté du 6 février 1885 dans celle de ses dispositions par laquelle il est donné acte aux parties de la décision rendue d'un commun accord par les trois experts au sujet du sable argileux :

Considérant qu'en l'absence de toutes conclusions à ces fins il n'appartenait pas au conseil de préfecture de charger éventuellement les experts d'examiner les difficultés qui pourraient être soulevées au cours de leurs opérations, ni de donner acte aux

parties de l'avis des experts sur un chef de réclamation qui ne leur avait pas été renvoyé; que par suite c'est à tort que l'arrêté a attribué à cet avis le caractère d'une décision et qu'il y a lieu de faire droit sur ce chef au recours du ministre.

Sur les conclusions du ministre tendant à l'annulation de l'arrêté dans celle de ses dispositions qui a fixé à 0f,80 *par mètre cube le prix de fouille et de charge en brouette de l'amalgame désigné sous le nom de gravier et de glaise, et subsidiairement à une vérification supplémentaire de la résistance des terrains déblayés dans le fort de Vert-Galant :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les trois experts désignés par les parties et par le conseil de préfecture ont pratiqué sur divers points du fort huit expériences, dans le but d'évaluer le degré de résistance des divers déblais rencontrés, et de déterminer la proportion respective du gravier et de la glaise; qu'ils ont été d'accord pour fixer à 0f,80 pour fouille et charge le prix d'un mètre cube de l'amalgame rencontré et que le ministre n'établit pas qu'en homologuant leur proposition le conseil de préfecture ait fait une appréciation exagérée de la difficulté de ce travail.

Sur les frais d'expertise :

Considérant que le sieur Fortier demande par voie de recours incident qu'ils soient mis en entier à la charge de l'État; mais que l'expertise ayant été réclamée par les deux parties en vue de la fixation d'un nouveau prix c'est avec raison que les frais d'expertise ont été divisés par moitié;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant qu'ils ont été réclamés par le sieur Fortier dans son mémoire enregistré le 3 janvier 1887; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts et que par suite il y a lieu de faire droit à ses conclusions sur ce point... (Arrêté réformé dans celle de ses dispositions par laquelle il a été donné acte aux parties de l'avis émis par les experts au sujet du sable argileux. Surplus des conclusions du ministre et demandes tant principales qu'incidentes du sieur Fortier rejetés. Le sieur Fortier aura droit aux intérêts des intérêts des sommes à lui dues à dater du 3 janvier 1887. Dépens exposés devant le Conseil d'État sous le n° 65238, par le sieur Fortier, supportés par l'État. Frais du recours incident et ceux exposés à l'occasion du pourvoi n° 60454, à la charge de l'entrepreneur.)

(N° 256)

[29 mars 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Procédure. — Expertise. — Refus de prononcer la récusation d'un expert : les faits allégués ne sont ni établis, ni de nature à justifier la récusation (*). — (Sieurs Husard et Eudes contre commune d'Etretat.)

Vu la requête des sieurs Husard et Eudes... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 15 octobre 1887 par lequel le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a rejeté leur demande en récusation d'un expert dans l'instance pendante entre eux et la commune d'Etretat; — *Ce faisant, attendu* que des difficultés s'étant élevées entre les entrepreneurs et la commune pour le règlement du décompte de l'entreprise, le conseil de préfecture a ordonné une expertise à laquelle il serait procédé par un ou trois experts, au nombre desquels se trouvait le sieur Fuchs, ingénieur en chef des mines; mais que ce dernier est un ami personnel du maire d'Etretat, le sieur Boissaye, chez lequel il a même été reçu postérieurement à sa désignation comme expert; et que ce fait, prévu par les articles 283 et 310 du Code de procédure civile, doit entraîner sa récusation;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune d'Etretat... tendant au rejet de la requête;

Vu les observations en réplique des sieurs Husard et Eudes... par lesquelles les requérants déclarent persister dans leurs précédentes conclusions par les motifs... que le maire d'Etretat a emmené le sieur Fuchs visiter les travaux, objet du litige, en l'absence des autres experts, et avant toute prestation de serment, ce qui constitue une violation de l'article 315 du Code de procédure civile...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que pour demander la récusation du sieur Fuchs comme expert dans l'instance pendante entre eux et la commune d'Etretat, les requérants allèguent des faits, dont les uns ne sont pas suffisamment établis, et les autres ne sont pas de nature à motiver cette récusation; que, dès lors, c'est à bon droit

(*) Voy. 8 août 1888, Langlade (*Ann.* 1889, p. 706).

que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure a rejeté la demande des sieurs Husard et Eudes... (Rejet avec dépens.)

(N° 237)

[29 mars 1889]

Travaux publics communaux. — Groupe scolaire. — Architecte. — Plans et devis. — Honoraires. — (Commune de Toury contre sieur David.)

Bien que des plans et devis n'aient été rédigés que sur les indications du préfet, la commune doit payer les honoraires de l'architecte, si le conseil municipal se les approprie : il ratifie ainsi expressément la commande faite en son nom (*).

Il n'y a pas lieu d'accorder, pour un nouveau projet modifiant le projet primitif, en vue d'amener une réduction de la dépense, les mêmes honoraires que pour le premier projet : fixation de l'indemnité due (**).

Vu la requête de la commune de Toury... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 juillet 1886 par lequel le conseil de préfecture d'Eure-et-Loir l'a condamnée à payer au sieur David, architecte, une somme de 3.992f,21 à titre d'honoraires et frais de voyages pour la rédaction de deux projets de construction d'un groupe scolaire ; — *Ce faisant, attendu* que l'exécution des travaux a été indépendante de la volonté de la commune ; que la réalisation du projet, et par conséquent les honoraires de l'architecte étaient, dans la commune intention des parties, subordonnés à l'obtention d'une subvention qui n'a pas été accordée ; que, d'ailleurs, le premier projet était défectueux et n'a pas reçu pour ce motif l'approbation de l'autorité supérieure ; que le second, établi d'après les indications du préfet, n'a jamais été commandé par la commune ; que, dans tous les cas, les honoraires du sieur David n'auraient pas dû être fixés à 1f,66 p. 100, mais évalué en équité et à forfait ; condamner le sieur David aux dépens ;

(*-**) Voy. dans le même sens, 15 février 1889, ville de Die, *suprà*, p. 234.

Vu le mémoire en défense portant recours incident présenté pour le sieur David... dans lequel il conclut à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi de la commune de Toury, avec dépens, attendu que les deux projets dressés par lui étaient bien distincts, qu'ils répondaient aux prévisions de la commune, qu'ils ont été approuvés tous deux et que la cause de leur inexécution ne saurait lui être imputable; que, si le second projet a été rédigé sur les indications du préfet, la commune a expressément ratifié la commande faite en son nom; et statuant sur son recours incident, lui allouer la somme de 147f,48 pour travaux divers commandés par la commune et rejetée sans motifs par le conseil de préfecture;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LES CONCLUSIONS *de la commune de Toury tendant à faire décider que c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamnée à payer au sieur David, architecte, la somme de* 3.992f,21 *pour prix de ses plans, devis et frais de voyage;*

Considérant que les deux projets de groupe scolaire, successivement dressés par le sieur David, ont été approuvés par le conseil municipal; qu'en effet si le second projet a été rédigé sur les indications du préfet, sans l'assentiment de la commune, celle-ci a expressément ratifié, par délibération du conseil municipal du 17 juillet 1883, la commande faite en son nom; qu'il résulte de l'instruction que les plans et devis étaient bien établis et que, s'ils n'ont pas été mis à exécution uniquement pour des raisons budgétaires, la commune ne justifie d'aucune convention l'autorisant à se prévaloir de cette circonstance pour refuser à l'architecte la rémunération qui lui est due;

Considérant toutefois que, si les deux projets sont différents, les études du premier ont incontestablement facilité l'établissement du second et que, dans ces conditions, il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en fixant à 3.000 francs la somme à laquelle le sieur David a droit pour ses honoraires et frais de déplacement;

Sur le recours incident du sieur David tendant à l'allocation d'une somme de 147f,48 *pour travaux divers :*

Considérant que le sieur David ne justifie pas que les travaux dont s'agit lui aient été commandés par la commune; que, d'ailleurs, ils étaient, pour la plupart, nécessaires à l'établissement des projets à raison desquels des honoraires lui sont alloués...

(La commune paiera au sieur David la somme de 3.000 francs, à titre d'honoraires et frais de déplacement, pour la rédaction de

deux projets de groupe scolaire. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la commune et recours incident du sieur David rejetés. Chacune des parties supportera les dépens exposés par elle.)

(N° 238)

[29 mars 1889]

***Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables et flottables. — Dégradation à un barrage. — Bateau. — Contravention. — Procès-verbal. — Constatation. — Relaxes.* — (Sieurs Frétigny et fils.)**

***Procès-verbal non daté. — Un procès-verbal non daté est régulier s'il renferme dans ses énonciations l'indication du jour où il a été dressé* (*).**

***Foi due aux procès-verbaux. — Les procès-verbaux constatant les contraventions de voirie ne font pas foi jusqu'à preuve contraire, à l'égard des faits dont le rédacteur n'a pas été témoin. Dans l'espèce, les faits délictueux n'ayant été relevés que deux jours après qu'ils se seraient passés sont considérés comme non établis à la charge de l'inculpé* (**).**

VU LA REQUÊTE des sieurs Frétigny et fils... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 30 juillet 1886, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Oise, statuant sur un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre eux, les a condamnés à 25 francs d'amende et à la réparation du dommage qu'ils auraient causé au barrage de Denonval; — *Ce faisant, attendu* que le procès-verbal dressé contre eux est nul en la forme comme ne contenant pas de date; qu'il ne saurait d'ailleurs faire foi jusqu'à preuve contraire, puisque l'agent qui l'a dressé n'a pas constaté personnellement les faits qu'il relate; qu'enfin il n'est pas établi au fond que la dégradation re-

---

(*) La phrase initiale de la formule type : « L'an.... à.... heure.... du.... Nous.... » avait été rayée — mais, dans le corps du procès-verbal, on lisait : « Aujourd'hui 15 mars, à neuf heures du matin, alors que nous relevions le barrage...., etc. »

(**) Voy. 18 mai 1888, not. Clémançon (*Ann.* 1889, p. 416).

levée au barrage de Denonval provienne du fait des sieurs Frétigny, les renvoyer des fins des poursuites exercées contre eux;

Vu les observations du Ministre des travaux publics tendant au rejet du recours par les motifs que les faits relatés par l'agent verbalisateur sont confirmés par l'instruction qui établit que le 12 mars au soir l'amarre d'un bateau appelé « le Roger » remorqué par le vapeur « le Figaro », appartenant aux sieurs Frétigny s'est enchevêtrée dans une des fermettes du barrage qu'elle a relevée en se rompant; que ce fait ne peut être contesté puisque le lendemain, sans qu'aucun autre bateau ait traversé le barrage, la péniche « la Redingote Grise » se heurta contre cette fermette et coula un kilomètre plus loin; que le relèvement de la fermette ne pouvant être attribué qu'à l'accident arrivé la veille à l'amarre du bateau « le Roger », c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné à l'amende et à la réparation du dommage les sieurs Frétigny;

Vu le mémoire en réplique présenté pour les requérants... par lequel ils persistent dans leurs conclusions en insistant sur ce fait que « le Figaro » a traversé, depuis l'accident survenu au « Roger », deux fois le barrage pour venir chercher le bateau; que cette circonstance établit que la fermette pouvait avoir été relevée par un des bateaux qui ont traversé le barrage les jours précédents;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

Vu les lois des 19-22 juil. 1791, 29 flor. an X, des 14-23 mars 1842;

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que le procès-verbal ne contiendrait pas l'indication de la date à laquelle il a été dressé :*

Considérant qu'il résulte expressément des énonciations dudit procès-verbal qu'il a été dressé le 15 mars 1886;

AU FOND :

Considérant d'une part que le fait d'où résulterait la contravention n'a pas été relevé par l'agent rédacteur du procès-verbal, le jour même où ce fait se serait accompli; que, d'autre part, il n'est pas établi par l'instruction qu'on doive nécessairement attribuer aux manœuvres du vapeur « le Figaro », remorquant les bateaux des sieurs Frétigny et fils, dans la soirée du 12 mars 1886, le relèvement de l'une des fermettes du barrage de Denonval; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, retenu à leur charge la contravention qui leur était imputée et qu'il les a condamnés à l'amende et à la réparation du dommage... (Arrêté annulé. Renvoi des fins des poursuites exercées contre les sieurs Frétigny.)

(N° 239)

[29 mars 1889]

Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Concession. — Fixation de la date de l'expiration. — Compétence. — Ministre. — Décision. — Recours. — Recevabilité. — (Compagnie des chemins de fer du Nord-Est.)

La dépêche par laquelle le Ministre des travaux publics, en réponse à une demande de la compagnie, fixe la date de l'expiration de la concession d'une ligne du réseau de celle-ci n'est pas susceptible d'être déférée directement au Conseil d'État par la voie contentieuse. — Cette dépêche ne constitue qu'une prétention et ne fait pas obstacle à ce que la compagnie porte sa réclamation devant le conseil de préfecture, compétent pour statuer, sauf appel au Conseil d'État, sur les contestations qui s'élèvent sur l'application du cahier des charges (*).

Vu LA REQUÊTE de la compagnie des chemins de fer du Nord-Est... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, annuler — une décision du 10 août 1886, par laquelle le Ministre des travaux publics a fixé au 15 septembre 1976 la date de l'expiration de la concession de la ligne de Maubeuge à Fourmies, avec embranchement sur Cousolre; — *Ce faisant, attendu* qu'en refusant de fixer l'expiration de la concession de la ligne principale au 1er septembre 1984, et celle de l'embranchement au 3 octobre 1984, la décision attaquée a méconnu les articles 2 et 35 du cahier des charges annexé à la convention du 22 mai 1869...; dire, en conséquence, que la concession de la ligne de Maubeuge à Fourmies expirera seulement le 1er septembre 1984 et celle de l'embranchement de Cousolre le 30 octobre 1984;

Vu les observations du Ministre des travaux publics... tendant au rejet de la requête : 1° comme non recevable..., 3° en tous cas comme mal fondée...;

Vu la convention du 29 mai 1869 et le cahier des charges y annexé, notamment les articles 2, 35 et 70;

(*) Voy. 22 mars 1889, Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, *suprà*, p. 895.

Vu les lois du 26 décembre 1878 et du 22 juillet 1881 ;
Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;
Considérant que la compagnie des chemins de fer du Nord-Est soutient qu'en fixant, par la décision susvisée, l'expiration de la concession de la ligne de Maubeuge à Fourmies, avec embranchement sur Cousolre, au 15 septembre 1976, le Ministre aurait fait une inexacte interprétation des articles 2 et 35 du cahier des charges annexé à la convention du 22 mai 1869;
Considérant qu'aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, les contestations qui s'élèvent, entre ladite compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du cahier des charges, doivent être jugées par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État; que, dès lors, la compagnie requérante n'est pas recevable à déférer directement la décision attaquée au Conseil d'État... (Rejet.)

(N° 240)

[5 avril 1889]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Commission départementale. — Propriété privée. — Excès de pouvoirs. — **(Dame de Talleyrand-Périgord.)**

La délibération par laquelle la commission départementale classe comme chemin vicinal ordinaire une avenue traversant un parc entouré de murs, et fermée de grilles à ses extrémités, est entachée d'excès de pouvoirs lorsque, dans l'enquête, le propriétaire du parc a fait valoir, en les appuyant de titres, ses droits à la propriété du sol destiné à former l'assiette dudit chemin (*).

Vu la requête pour la dame de Talleyrand-Périgord... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — une décision du 23 décembre 1887, par laquelle la commission départementale de Saône-et-Loire a classé comme chemin vicinal

---

(*) Voy. 9 juin 1862, Maixent, p. 536 et les renvois. (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

ordinaire, dans la commune d'Autun, un chemin traversant le parc de Montjeu; — *Ce faisant, attendu* que le chemin dont s'agit fait partie intégrante du parc de Montjeu dont la requérante est propriétaire; qu'il est fermé aux deux extrémités par des portes dont le service est fait par des personnes aux gages de la requérante; que, si le public est admis à passer pendant le jour par ce chemin, c'est par pure tolérance de sa part et que ce passage ne constitue pas une servitude; que, lors de l'enquête, la requérante a fait valoir sur ce chemin ses droits de propriété appuyés de titres en présence desquels la commission départementale aurait dû surseoir à statuer; qu'en procédant au classement, malgré cette opposition et cette revendication, la commission départementale a excédé ses pouvoirs;

Vu les observations du ministre de l'intérieur... tendant à ce que le Conseil annule la décision attaquée par les motifs que la commission départementale aurait dû surseoir à statuer sur le classement jusqu'à la solution de la question de propriété soulevée au cours de l'enquête, ou déclarer d'utilité publique le classement du chemin privé, conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, sous réserve du décret à intervenir, par application de la loi du 8 juin 1864, pour autoriser l'occupation des terrains clos de mur formant l'assiette des chemins;

Vu la loi du 21 mai 1836;

Vu la loi du 10 août 1871, art. 86 et 88;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872 (art. 9);

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que, lors de l'enquête à laquelle il a été procédé sur le classement, parmi les chemins vicinaux ordinaires de la commune d'Autun, du chemin « conduisant d'Autun à Broye par le parc de Montjeu », la requérante a affirmé son droit de propriété sur le sol destiné à former l'assiette dudit chemin en appuyant ses revendications, tant sur de nombreux titres joints au dossier que sur le fait que le parc de Montjeu est entièrement clos de murs et que le chemin dont s'agit, qui le traverse dans toute sa longueur, est fermé par des grilles en fer à chacune de ses extrémités; que, dans de semblables circonstances, la commission départementale de Saône-et-Loire n'a pu, sans excéder manifestement ses pouvoirs, prononcer le classement dudit chemin par application de l'article 88 de la loi du 10 août 1871... (Décision de la commission départementale annulée en tant qu'elle classe parmi les chemins vicinaux ordinaires de la commune d'Autun le chemin « conduisant d'Autun à Broye par le parc de Montjeu ».)

(N° 241)

[5 avril 1889]

Communes. — Chemins vicinaux. — Canalisation autorisée sous le sol : pas d'usurpation. — Compétence. — (Sieur Denis.)

Le fait d'avoir établi sans autorisation une canalisation sous le sol d'un chemin vicinal, constitue-t-il une contravention dont la répression appartient au conseil de préfecture conformément à la loi du 9 ventôse an XIII? V. la note (*).

VU LA REQUÊTE du sieur Denis... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 2 février 1883, par lequel le conseil de préfecture de la Seine l'a condamné à supprimer une conduite en fonte établie par lui en 1879 sous le sol du chemin vicinal de la commune de Fresnes, dit chemin du Châlet, et à opérer le raccordement de la conduite servant au drainage de ses propriétés au tuyau en poterie également placé sous le sol dudit chemin; — *Ce faisant, attendu* que l'établissement de la

(*) Le Conseil nous semble avoir implicitement admis que ce fait constituerait une contravention de grande voirie, car il a retenu la connaissance de l'affaire, bien que le ministre de l'Intérieur eût conclu à l'incompétence du conseil de préfecture :

« En effet, disait-il, par l'établissement de la conduite souterraine qu'il a fait placer, le requérant n'a pas eu la pensée de s'approprier le sol de ce chemin. Il n'a manifesté d'autre intention que celle de l'occuper temporairement en qualité de permissionnaire. Cet acte qui implique de sa part la reconnaissance expresse du droit de propriété de la commune ne renferme pas l'élément constitutif de l'usurpation prévue par la loi du 9 ventôse an XIII, et dont la répression est confiée aux conseils de préfecture. Il présente le caractère d'une infraction aux dispositions du règlement général sur les chemins vicinaux, aux termes duquel « nul ne peut, sans y être préalablement autorisé, faire aucun ouvrage de nature à intéresser la conservation de la voie publique, ou la facilité de la circulation sur le sol des voies vicinales ». C'est, par conséquent, une contravention tombant sous l'application de l'article 475, paragraphe 15, du Code pénal. L'autorité judiciaire est seule compétente pour en connaître. » (Avis du ministre). — Rap. conflit du 13 janvier 1883, du Rieux, p. 54 et la note. (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

A l'audience, M. le commissaire de gouvernement Valabrègue a soutenu que le sens donné par le ministre au mot usurpation lui paraissait trop restreint. Le fait d'avoir établi une canalisation sous une dépendance de la voie vicinale constituait, dans son opinion, un empiètement, une sorte de prise de possession du domaine public communal.

conduite en fonte dont il s'agit et à laquelle le requérant a raccordé la conduite servant au drainage des eaux de ses propriétés a été autorisé verbalement par le maire de Fresnes en 1879 et que l'exécution de ce travail dans les conditions où elle a été faite a eu l'approbation formelle de l'administration municipale; que, par suite, c'est à tort qu'un procès-verbal a été dressé contre le requérant pour avoir placé cette conduite sous la voie publique; renvoyer le requérant des fins du procès-verbal dressé contre lui;

Vu les observations présentées par le ministre de l'intérieur;

Vu la loi du 9 ventôse an XIII;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés par le sieur Denis sous le sol du chemin vicinal du Châlet pour faciliter l'adduction des eaux et le drainage dudit chemin et de ses propriétés ont été autorisés par le maire de Frésnes; que, dès lors, ledit sieur Denis est fondé à soutenir qu'il n'a pas commis d'usurpation du sol dudit chemin et qu'il y a lieu, par suite, d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer le requérant des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Arrêté annulé. Sieur Denis renvoyé des fins du procès-verbal.)

(N° 242)

[5 avril 1889]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (Sieurs Millot et Cᵒ.)

Évaluation de la subvention due en tenant compte du nombre, du poids, de la nature des transports, des saisons pendant lesquelles ils ont été effectués et des distances parcourues. Régularité.

Expertise prétendue tardive et insuffisante. — Rejet : le retard est imputable en partie aux industriels; les experts ont d'ailleurs eu à leur disposition les moyens de vérification nécessaires.

. . . .

SUR LE MOYEN TIRÉ *de ce que l'expertise aurait été faite tardivement :*

Considérant que, si l'expertise n'a eu lieu qu'au mois de fé-

vrier 1885, il résulte de l'instruction que ce retard doit être imputé pour partie aux sieurs Millot et Cᵉ, et que d'ailleurs les experts ont eu à leur disposition des moyens de vérification qui leur ont permis d'apprécier l'existence et l'étendue des dégradations causées en 1883 aux chemins dont s'agit;

AU FOND :

Considérant qu'il est établi que les transports des sieurs Millot et Cᵉ, pendant l'année 1883, ont causé des dégradations extraordinaires aux chemins de grande communication nᵒˢ 11, 86, 91, 105 et 108;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture a tenu compte des diverses circonstances dans lesquelles les transports des requérants ont été effectués, et notamment des distances parcourues, du nombre des voitures, du poids et de la nature des chargements, des saisons et du droit des requérants de se servir des chemins dans les conditions ordinaires de leur destination; qu'il n'a fait entrer en compte, pour le calcul des subventions, que les dépenses afférentes aux dégradations causées auxdits chemins en 1883; que le prix des matériaux n'est pas exagéré et que, s'il a été employé pour la réparation des chaussées des matériaux plus résistants et plus coûteux que ceux qui avaient servi aux réparations antérieures, l'emploi en a été rendu nécessaire par les transports des industriels, et en particulier par ceux des requérants; que de ce qui précède il résulte qu'en fixant à 9.445 francs les subventions qui doivent être réclamées aux sieurs Millot et Cᵉ, le conseil de préfecture a fait une juste évaluation des dégradations occasionnées à ce chemin à la suite des transports effectués par les requérants;

En ce qui touche les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant qu'il sera fait une équitable appréciation des circonstances de l'affaire en mettant les frais d'expertise pour un quart à la charge des sieurs Millot et Cᵉ et pour trois quarts à la charge des communes intéressées... (Les frais d'expertise et de tierce expertise seront supportés pour un quart par les sieurs Millot et Cᵉ et pour trois quarts à la charge des communes intéressées. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté.)

(Nᵒ 243)

[5 avril 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Article 29. — Changement de

carrière non nécessité par l'insuffisance des carrières désignées au devis : pas de prix nouveau (*). — (Sieur Boutaud contre ministre des travaux publics.)

Vu la requête du sieur Boutaud... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer, dans celle de ses dispositions qui lui fait grief, — un arrêté du conseil de préfecture de l'Allier du 18 avril 1885 qui, en ordonnant une expertise à l'effet de procéder à la formation de nouveaux prix, pour les matériaux provenant des carrières de Jarges et de l'Aage, a rejeté comme mal fondée sa demande tendant à obtenir la fixation de prix nouveaux pour les matériaux extraits de la carrière d'Aire qui n'était pas prévue au devis, et n'a pas ordonné, sur ce chef, l'expertise réclamée par l'entrepreneur; — *Ce faisant...*;

Vu le cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux du service des ponts et chaussées;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'administration s'est bornée à autoriser les extractions de moellons de parement pratiquées par le sieur Boutaud dans les carrières d'Aire, non désignées au devis, et qu'elle ne lui a donné aucun ordre pour lui imposer ce changement de carrière, qui n'était pas, d'ailleurs, nécessité par l'insuffisance des carrières désignées; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté, sans recourir à une expertise, la demande en augmentation de prix présentée par l'entrepreneur... (Rejet.)

(N° 244)

[5 avril 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Groupe scolaire. — (Sieur Humbert contre commune de Saint-Jean-de-Losne.)

Réception. — La prise de possession des locaux scolaires par une commune n'équivaut pas à réception, si la commune a relevé à temps utile des malfaçons dans les travaux, et si l'entrepreneur n'a pas mis la commune en demeure de procéder à leur réception.

(*) Rap. 12 février 1875, Ministre de l'intérieur (*Ann.* 1877, p. 601).

Provision et restitution du cautionnement refusées, les travaux n'étant pas reçus.

Travaux ajournés. — Indemnité pour manque à gagner. Rejet : le devis réservait à la commune la faculté d'augmenter, diminuer ou modifier les travaux, sans que l'entrepreneur eut le droit de réclamer : en fait, le montant des travaux exécutés dépasse celui des dépenses prévues lors de l'adjudication.

Procédure. — Arrêté préparatoire ou interlocutoire. L'arrêté qui ne se borne pas à ordonner une expertise tous droits et moyens réservés, mais qui détermine, contrairement aux conclusions de l'entrepreneur, la mission des experts, et refuse à celui-ci l'allocation d'une provision, est interlocutoire sur ces chefs et, dès lors, susceptible d'être déféré en appel au Conseil d'État.

VU LA REQUÊTE... pour le sieur Humbert... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 19 mars 1886, par lequel le conseil de préfecture de la Côte-d'Or, statuant sur les réclamations relatives aux travaux de construction d'un groupe scolaire à Saint-Jean-de-Losne, a rejeté *de plano* plusieurs chefs de demande, tout en ordonnant une expertise; — *Ce faisant, attendu* que la mission donnée aux experts quant à la recherche des malfaçons devrait être restreinte à l'examen du gros-œuvre, la responsabilité de l'entrepreneur étant dégagée, quant au reste, par la prise de possession de l'immeuble sans réserves, qui équivaut à la réception provisoire, et par l'expiration du délai d'un an après lequel la réception définitive doit être considérée comme accomplie; que c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de charger les experts d'estimer le préjudice causé à l'entrepreneur par l'ajournement de certains travaux à grande surface, la clause du devis qui réservait à la commune le droit d'augmenter ou de diminuer indéfiniment la masse des travaux étant nulle d'une part, comme contraire à l'ordre public et par application de l'article 1174 du Code civil, et d'ailleurs comme contredite par les termes du cahier des charges; qu'enfin le requérant ayant établi dores et déjà que sa créance contre la ville s'élève au moins à 14.801f,63, et qu'elle est exigible, a droit que cette somme lui soit immédiatement allouée à titre de provision; dire et déclarer que la prise de possession effectuée par la ville le 7 octobre 1884 couvre toutes les malfaçons, excepté celles pouvant engager la responsabilité décennale de l'entrepreneur, que, par suite, les experts devront limiter leur examen aux malfaçons du

gros-œuvre, s'il en existe, et rechercher à qui de l'architecte ou de l'entrepreneur en incombe la responsabilité; que, d'autre part, la mission des experts sera étendue en ce sens qu'ils devront examiner si la ville n'a pas ajourné des travaux mentionnés au devis et quelle perte de bénéfice en est résultée pour l'entrepreneur; dire que celui-ci aura droit au remboursement de son cautionnement et à l'allocation d'une provision de 14.801f,63 sur les sommes lui restant dues, avec intérêts à partir du 7 octobre 1884 ou tout au moins à compter du 2 novembre 1885 et intérêts des intérêts depuis le 7 octobre 1885 ou tout au moins depuis le 2 novembre 1886; condamner la ville aux dépens;

Vu le mémoire en défense produit au nom de la ville de Saint-Jean-de-Losne... tendant au rejet du recours et à la condamnation du sieur Humbert aux dépens; attendu, en la forme, que la décision du conseil de préfecture réservant tous droits et moyens est purement préparatoire et non susceptible d'être déférée au Conseil d'État; attendu, au fond, qu'aucune réception n'a eu lieu selon le mode prescrit par le cahier des charges; que la prise de possession ne saurait en tenir lieu alors que de nombreuses malfaçons ont été relevées et des réfections jugées nécessaires; qu'aucune mise en demeure de procéder à la réception n'a été adressée à la commune; qu'ainsi les experts ont été, à bon droit, chargés de constater toutes les malfaçons; qu'en ce qui touche le second grief, le devis réserve en termes exprès à la ville la faculté d'augmenter ou de diminuer les travaux sans que l'entrepreneur ait le droit de réclamer; que cette clause n'est contredite par aucune disposition du cahier des charges et n'a rien de contraire à l'ordre public; que, d'ailleurs, en admettant que l'ajournement de certains travaux ait entraîné une perte de bénéfices, elle serait compensée par un accroissement dans la dimension des bâtiments et qu'aucun préjudice ne pouvait de ce chef être soumis à l'évaluation des experts; que l'entrepreneur comprend dans la somme de 14.801 francs réclamée par lui à titre de provision des créances qui ne sont ni liquides puisque le montant en est contesté, ni exigibles tant qu'aucune réception n'a eu lieu, que l'arrêté doit, dès lors, être maintenu;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Humbert.... par lequel il repousse la fin de non-recevoir opposée au pourvoi, attendu que le conseil de préfecture ayant statué définitivement sur plusieurs de ses demandes, la décision attaquée n'est pas purement préparatoire, et, au fond, persiste dans ses précé-

dentes conclusions, la prise de possession de l'immeuble s'étant accomplie dans des circonstances que la jurisprudence assimile à une réception régulière, et les travaux des étages inférieurs ajournés jusqu'à concurrence de 20.000 francs ne pouvant être compensés par des ouvrages exécutés à de grandes hauteurs.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *tirée par la ville de Saint-Jean-de-Losne de ce que l'arrêté attaqué ne serait que préparatoire :*

Considérant que le conseil de préfecture de la Côte-d'Or ne s'est pas borné à ordonner une expertise tous droits et moyens réservés mais a déterminé la mission des experts contrairement aux conclusions de l'entrepreneur et a refusé à celui-ci l'allocation d'une provision; que, par suite, l'arrêté attaqué ayant statué définitivement sur ces chefs le sieur Humbert est recevable à les déférer au Conseil d'État;

En ce qui touche la recherche les malfaçons :

Considérant que le sieur Humbert soutient que les experts doivent limiter leur examen aux malfaçons pouvant exister dans le gros-œuvre, attendu que celles qui n'engagent pas la responsabilité décennale sont couvertes par la prise de possession des écoles sans protestation ni réserves;

Mais considérant que les articles 4 et 9 du cahier des charges réglaient les conditions dans lesquelles devait avoir lieu la réception des travaux; que la ville qui a relevé de nombreuses malfaçons dans les constructions élevées par le sieur Humbert n'a point été mise en demeure par celui-ci de procéder à leur réception; que, dès lors, la prise de possession des locaux scolaires n'était pas de nature à tenir lieu de cette formalité et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de restreindre aux malfaçons du gros-œuvre les constatations de l'expertise;

En ce qui touche les travaux ajournés :

Considérant que le sieur Humbert demande que la mission des experts soit étendue à l'évaluation de la perte de bénéfice résultant pour lui de ce que l'ajournement de certains travaux faciles aurait été ordonné contrairement aux dispositions du cahier des charges;

Mais considérant qu'aux termes du devis estimatif l'administration s'était réservé la faculté d'augmenter, diminuer ou modifier les travaux sans que l'entrepreneur eut le droit de réclamer; que, si cette clause doit être interprétée d'après la commune intention des parties et en tenant compte des autres conditions

du marché, il résulte de l'instruction que les prévisions du cahier des charges n'ont pas été sensiblement modifiées; que, d'après le décompte dressé par l'architecte, le total des travaux exécutés dépasse le montant des dépenses prévues lors de l'adjudication; que, dans ces circonstances, le sieur Humbert n'est pas fondé à demander l'évaluation, par experts, du préjudice qu'il prétend avoir éprouvé par suite de l'ajournement de certains ouvrages,

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une provision et à la restitution du cautionnement :

Considérant que le sieur Humbert reconnaît avoir reçu la plus grande partie des sommes qui peuvent lui être dues; que les travaux dont il réclame le paiement n'ayant fait l'objet d'aucune réception et le montant de sa créance n'étant pas déterminé, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de lui allouer une provision; et qu'en l'état il n'y a lieu d'ordonner la restitution du cautionnement... (Rejet avec dépens,)

(N° 245)

[5 avril 1889]

Travaux publics communaux. — Rues et places. — Dommages. — Refus d'autorisation de construire. — Compétence. — (Ville de Pamiers contre époux Galy.)

Lorsqu'un maire, en vue de ménager les intérêts de la commune, refuse à un propriétaire l'autorisation de bâtir sur un terrain dont l'expropriation est projetée pour l'élargissement d'une place publique, le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur la demande d'indemnité formée par le propriétaire à raison de ce refus.—Appréciation de l'indemnité (*).

VU : 1° LA REQUÊTE pour la ville de Pamiers... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 13 août 1884, par

(*) Voy. 18 mars 1868, Labille (*Ann.* 1869, p. 63); — 20 mai 1869, Labille, p. 534 (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*); — 18 juillet 1873, Lemarie (*Ann.* 1875, p. 850); — 11 juillet 1879, ville d'Alger (*Ann.* 1880, p. 1332); — 12 janvier 1880, Matupière, p. 32 (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*) — 23 février 1883, Sarlandie (*Ann.* 1883, p. 1301).

lequel le conseil de préfecture de l'Ariège a alloué aux époux Galy une indemnité de 500 francs à raison du dommage que leur aurait causé le refus par le maire de ladite ville, de leur donner l'autorisation de reconstruire la façade de leur maison située sur la place du Camp, dépendant de la voirie municipale; — *Ce faisant*... décharger la ville requérante des condamnations prononcées contre elle; subsidiairement réduire le chiffre de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture...;

Vu le mémoire en défense présenté par les époux Galy... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi, — allouer aux époux Galy les intérêts, les intérêts desdits intérêts, et condamner ladite ville en tous les dépens de première instance et d'appel, y compris les frais d'expertise et de tierce expertise;

Vu : 2° la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour la ville de Pamiers... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 13 août 1884 par lequel le conseil de préfecture a alloué aux époux Galy une indemnité de 4.206f,40 à raison du dommage que leur aurait causé le refus par le maire de ladite ville de les autoriser à reconstruire la façade d'une maison voisine de la première et située également sur la place du Camp, dépendant de la voirie municipale...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont connexes, et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

Sur la compétence :

Considérant que les dommages allégués par les époux Galy proviennent de ce que le maire de Pamiers, par deux arrêtés, l'un du 5 mai 1881, l'autre du 19 avril 1883, leur a interdit de reconstruire les façades de leurs maisons, en se fondant sur ce que lesdites maisons devaient être expropriées pour l'agrandissement de la place du Camp;

Mais considérant que, la ville n'ayant pas été en mesure d'acquérir les immeubles des époux Galy pour exécuter l'opération projetée, ceux-ci n'ont pu rester sans juges pour faire apprécier leur demande en réparation de préjudice qui leur avait été causé par l'impossibilité où ils se sont trouvés de reconstruire leurs maisons;

Considérant que l'interdiction dont ils se plaignent leur a été faite par le maire, en vue de ménager les intérêts de la ville de Pamiers dans l'exécution de travaux publics approuvés; que, d'après l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il appartient

au conseil de préfecture de statuer sur les réclamations des particuliers qui se plaignent de torts et dommages provenant de l'exécution de travaux publics; que, dès lors, le conseil de préfecture de l'Ariège était compétent pour prononcer sur la demande des époux Galy;

AU FOND :

Considérant que le refus du maire de Pamiers d'autoriser les époux Galy à reconstruire les façades de leurs maisons, refus motivé sur l'éventualité de l'exécution d'agrandissement de la place du Camp, a causé aux requérants des dommages qui sont de nature à leur donner droit à des indemnités; et qu'il résulte de l'instruction, notamment des rapports d'expertise ci-dessus visés, que le conseil de préfecture, en fixant lesdites indemnités à 1.206f,40 et à 500 francs, a fait une juste appréciation du préjudice souffert par les époux Galy;

Sur les intérêts :

Considérant que les époux Galy n'établissent pas qu'ils aient demandé devant le conseil de préfecture les intérêts des sommes qui leur sont dues, et que, par suite, il y a lieu de les allouer seulement à partir du 30 mars 1885, jour où ils ont été réclamés devant le Conseil d'État;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les époux Galy ont demandé les intérêts des intérêts le 30 mars 1885 et le 19 juillet 1888, qu'à la première de ces dates il ne leur était pas encore dû une année d'intérêts, mais qu'au 19 juillet 1888 les intérêts couraient depuis plus d'une année et qu'il y a lieu de décider qu'ils seront capitalisés à cette dernière date pour produire eux-mêmes intérêts... (Requêtes rejetées. Les sommes dues aux époux Galy porteront intérêts à leur profit à dater du 30 mars 1885; lesdits intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir du 19 juillet 1888. Dépens à la charge de la ville de Pamiers.)

(N° 246)

[5 avril 1889]

Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer : lézardement d'une maison voisine de la voie ferrée due uniquement à la vétusté de la construction, au défaut d'entretien et à la mau-

vaise qualité des maçonneries, et non à l'ébranlement causé par le passage des trains : non-lieu à indemnité. — (Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Masset.)

Vu la requête... pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 2 juillet 1886, par lequel le conseil de préfecture de l'Ain l'a condamnée à payer au sieur Masset, propriétaire aux Hôpitaux, commune de Laburbanche, une indemnité de 700 francs en réparation de dommages qui auraient été causés à ses immeubles par leur voisinage de la voie ferrée de Lyon à Genève; — *Ce faisant...* décharger la compagnie requérante des condamnations prononcées contre elle, et condamner le sieur Masset en tous les dépens y compris les frais d'expertise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le lézardement des murs et autres dégradations constatés dans les immeubles du sieur Masset ne sauraient être attribués au voisinage de la voie ferrée et proviennent au contraire de la vétusté des bâtiments, du défaut absolu d'entretien et de la mauvaise qualité des maçonneries; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la compagnie requérante à payer à ce propriétaire une indemnité de 700 francs; qu'il y a lieu, par suite, d'annuler l'arrêté attaqué et de mettre à la charge dudit sieur Masset la totalité des frais d'expertise et des dépens... (Arrêté annulé. Le sieur Masset supportera la totalité des dépens y compris les frais d'expertise et de tierce expertise.)

(N° 247)

[5 avril 1889]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Rues et places. — Exhaussement du niveau d'une place publique. — Difficulté d'accès.— Envahissement des eaux. — (Commune de Vitry-le-Croisé contre sieur Lucron-Rousselot.)

Exhaussement d'une place publique ayant nécessité le rétrécissement du chemin conduisant à une ferme et rendu presque

impossible l'accès des bâtiments d'exploitation, bâtiments envahis par les eaux provenant de la nouvelle place publique. Indemnité due.

Procédure. — Défauts de motifs. — Un arrêté qui homologue un rapport du tiers expert dans lequel un chef de demande est discuté et apprécié ne peut pas être annulé par défaut de motifs sur ce chef.

— Des conclusions tendant à l'allocation d'intérêts, déposées à l'audience du conseil de préfecture sur papier libre ne sont pas recevables.

VU LA REQUÊTE... pour la commune de Vitry-le-Croisé... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 23 juillet 1886, par lequel le conseil de préfecture de l'Aube l'a condamnée à payer au sieur Lucron-Rousselot une indemnité de 7.000 francs pour dépréciation causée à ses immeubles par l'exécution de travaux communaux, et une somme de 1.500 francs à titre de dommages-intérêts; — *Ce faisant...* décharger la commune des condamnations prononcées contre elle...;

Vu le mémoire en défense, portant recours incident, présenté pour le sieur Lucron-Rousselot...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

EN LA FORME :

Considérant que la commune de Vitry-le-Croisé prétend que le conseil de préfecture aurait repoussé, sans donner de motifs, ses conclusions relatives à l'existence d'une plus-value de nature à compenser les dommages allégués;

Mais considérant que le conseil de préfecture a déclaré homologuer le rapport du tiers expert dans lequel ce chef de demande fait l'objet d'un examen spécial; qu'ainsi la commune requérante n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué pour défaut de motifs;

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment des procès-verbaux d'expertise et de tierce expertise et des documents y relatés; que les travaux exécutés par la commune de Vitry-le-Croisé, pour l'aménagement de la place de la mairie, ont amené la suppression d'une partie du chemin public qui bordait la propriété du sieur Lucron-Rousselot et la transformation en une impasse étroite de la portion restante dudit chemin, par laquelle s'effectue la desserte de sa ferme; qu'ils ont ainsi rendu presque impossible l'accès des immeubles dudit Lucron; que, d'autre

part, les remblais exécutés par la commune ont modifié l'écoulement naturel des eaux pluviales qui se déversent actuellement dans la cour de ce propriétaire;

Considérant que la commune requérante ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des dommages causés par ces travaux à la propriété du sieur Lucron et de la dépréciation qui en résulte en fixant à 8.500 francs l'indemnité due à ce dernier;

Sur le recours incident du sieur Lucron tendant à l'allocation des intérêts à partir du 18 juin 1886 :

Considérant que le requérant n'a réclamé les intérêts devant le conseil de préfecture, que dans des conclusions écrites sur papier libre et déposées au cours de l'audience; qu'ainsi ladite demande n'était pas recevable par application tant de l'article 24 de la loi du 13 brumaire an VII que de l'article 4 du décret du 12 juillet 1865; qu'il y a lieu, dès lors, de n'allouer au sieur Lucron-Rousselot les intérêts de l'indemnité qui lui est due qu'à partir du 30 novembre 1887, date de son recours incident;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant qu'ils ont été demandés le 30 novembre 1887; qu'à cette date il n'était pas dû d'intérêts;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que la commune de Vitry-le-Croisé n'a pas fait d'offres au sieur Lucron-Rousselot; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a laissé la totalité des frais d'expertise à la charge de ladite commune... (Intérêts des sommes que la commune a été condamnée à payer au sieur Lucron accordés à partir du 30 novembre 1887. Requête de la commune et surplus des conclusions du recours incident du sieur Lucron rejetés. Commune de Vitry condamnée à la totalité des dépens.)

(N° 248)

[12 avril 1889]

Communes. — Chemins vicinaux. — Élargissement ou redressement. — Commission départementale. — Recours pour excès de pouvoirs. — (Sieurs Bonnel, Raynaud et autres).

Les délibérations par lesquelles la commission départementale et le conseil général, statuant sur l'appel, ont qualifié d'élar-

gissement un projet tendant à augmenter de 2m,30 à 5 mètres un chemin vicinal, à en modifier l'assiette, et à en déplacer l'axe sur la presque totalité de son parcours, est entachée d'excès de pouvoirs (*). — Il s'agit en réalité d'un redressement prévu et réglé par l'article 16 et non par l'article 15 de la loi de 1836.

Mais si ces délibérations renferment en même temps déclaration d'utilité publique du projet, ce qui implique nécessairement l'application de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, et ont été prises après l'accomplissement de toutes les formalités prévues en cas de redressement, les réclamants n'éprouvent aucun préjudice, et il n'y a lieu d'annuler ces délibérations qu'en tant que l'opération projetée est qualifiée illégalement.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'examen des plans produits, que la délibération attaquée de la commission départementale de l'Aude a pour effet non seulement d'augmenter la largeur du chemin vicinal n° 10 de la commune de Tuchau, dans la partie comprise entre le chemin d'intérêt commun n° 2 et la propriété Aubry, mais encore d'en modifier l'assiette et d'en déplacer l'axe sur la presque totalité de ce parcours, et que les parcelles ajoutées au chemin, prises d'un même côté de la voie, présentent une surface au moins égale à celle du sol conservé de l'ancien chemin ; que, dans ces circonstances, la délibération précitée de la commission départementale, opérant un véritable redressement, ne pouvait, sans excès de pouvoirs, être prise dans la forme d'un simple élargissement;

Mais, considérant que, si c'est à tort que l'article 1er de la délibération a qualifié le projet par elle approuvé, projet d'élargissement, alors qu'il s'agissait en réalité d'un redressement de partie du chemin vicinal n° 10 et si le conseil général a également considéré comme un élargissement la modification apportée audit chemin, l'article 2 de la délibération dont il s'agit a déclaré, à bon droit, d'utilité publique les travaux à exécuter sur cette partie du chemin n° 10; que cette déclaration emporte nécessairement l'application de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, notamment en ce qui concerne le mode de règlement des indemnités; qu'il résulte, d'ailleurs, de l'instruction que la dé-

(*) Rapp. 26 janvier 1870, Lefébure-Vely (*Ann.* 1871, p. 292); — 19 mars 1875, Letellier, p. 271. (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*); — 13 juillet 1877, commune de Bosbénard-Commin (*Ann.* 1878, p. 1152); — rapp. 18 janvier 1889, Fontaneau, *suprà*, p. 69.

libération a été précédée de toutes les formalités exigées par la loi en cas de redressement des chemins vicinaux; qu'il suit de là que les requérants ne sont fondés à demander l'annulation de ladite délibération, qu'en tant qu'elle a qualifié d'élargissement la modification ordonnée au tracé du chemin vicinal n° 10... (La délibération ci-dessus visée de la commission départementale de l'Aude est annulée, mais en tant seulement qu'elle a qualifié d'élargissement les travaux à exécuter sur le chemin vicinal n° 10; est annulée, par voie de conséquence, la délibération du conseil général du 7 mai 1888.)

PERSONNEL

(N° 249)

Octobre 1890.

I. — INGÉNIEURS.

1° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Vivenot**, Ingénieur en Chef de 1re classe.	5 octobre 1890
M. **Valez**, Sous-Ingénieur.	7 octobre 1890
M. **du Verdier de Genouillac** (Sévère), Ingénieur ordinaire de 1re classe.	14 octobre 1890

2° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Crepin**, Ingénieur en chef de 2e classe. .	8 août 1890
M. **Marx** (Léopold), Inspecteur général de 2e classe, en retraite.	26 sept. 1890

3° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 15 septembre 1890. — Le service des études des lignes à voie étroite de Lamastre au Cheylard, du Cheylard à Yssingeaux et du raccordement de cette dernière ligne avec celle de Firminy à Annonay, est réparti ainsi qu'il suit entre les 2e, 3e et 4e arrondissements du service des chemins de fer confié à M. **Henry**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Privas, savoir :

Ligne du Cheylard à Yssingeaux, section comprise entre le Cheylard et la limite du département de la Haute-Loire.	2e arrondissement, **M. Michel**, Ingénieur ordinaire, à Privas.
Ligne de Lamastre au Cheylard.	3e arrondissement, **M. Godard**, Ing. ordin., à Tournon.
Ligne du Cheylard à Yssingeaux, section comprise entre la limite du département de l'Ardèche et Yssingeaux et raccordement avec la ligne de Firminy à Annonay.	4e arrondissement, **M. Assy**, Conducteur des Ponts et Chaus., faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, à Yssingeaux.

Arrêté du 19 septembre. — **M. Quintin**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Rodez, au service ordinaire du département de l'Aveyron, est attaché, en outre, au service des études du chemin de fer d'Espalion à la ligne de Rodez à Millau. (**M. Renardier**, Ingénieur en Chef, à Rodez.)

Idem. — Le service des études du chemin de fer de Florac aux réseaux existants, supprimé par arrêté du 11 janvier 1888, est reconstitué.

Il est placé dans les attributions de **M. Gros**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Mende.

Arrêté du 27 septembre. — **M. Denizet**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Valence, en remplacement de **M. Lecardonnel**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Denizet reste d'ailleurs chargé du 3e arrondissement du service de la navigation du Rhône et du 9e arrondissement du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Arrêté du 6 octobre. — **M. Guibal**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Montpellier, est chargé de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de l'Hérault, en remplacement de **M. Valez**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. Guibal reste d'ailleurs attaché au service maritime du département de l'Hérault, au service du canal du Rhône à Cette et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Parlier**.

Arrêté du 10 octobre. — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de La Cluse à Bellegarde (**M. Delestrac**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Bourg) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Arrêté du 14 octobre. — M. **Alexandre**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est chargé du service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, en remplacement de M. **Vivenot**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Alexandre** reste d'ailleurs chargé du service maritime du même département (2e section) et du service des études du raccordement des gares de Rouen, rive gauche.

La résidence de M. **Alexandre** est fixée à Rouen; toutefois cet Ingénieur en Chef devra conserver, indépendamment d'un bureau, une installation personnelle à Dieppe.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

4 octobre 1890. — M. **Giraud** (Frédéric), Concours de 1882, n° 387, Var, service municipal de la ville de Toulon.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Aragnol** (Charles), Commis, Concours de 1883, n° 153, Drôme, service de la navigation du Rhône.

10 octobre. — M. **Hervé** (Paul), Concours de 1883, n° 97, Seine, service municipal de la ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

14 octobre. — M. **Sauvalère** (Julien), Commis, Concours de 1883, n° 123, Lot-et-Garonne, service ordinaire.

16 octobre. — M. **Martin** (François), Commis, Concours de 1882, n° 349, Mayenne, service ordinaire.

23 octobre. — M. **Ménard** (Henri), Commis, Concours de 1883, n° 252, Morbihan, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

10 octobre 1890. — M. **Bouru** (Émile), Conducteur de 2e classe,

attaché, dans le département de l'Oise, au service des études et travaux du chemin de fer d'Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq, est mis à la disposition de M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies, pour être employé au service des travaux publics de la Nouvelle-Calédonie.

Il est placé dans la situation de service détaché.

18 *octobre.* — M. **Chevalier** (Prosper), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, est remis en activité et autorisé à entrer au service de l'Administration française des chemins de fer khédiviaux, à la résidence du Caire.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3e CONGÉS.

4 *octobre* 1890. — M. **Paulus** (Antoine), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Var, est mis, sur sa demande, en congé de six mois sans traitement, pour affaires personnelles.

21 *octobre.* — M. **Bertrand** (Georges), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, est mis en congé sans traitement pour suivre les cours de l'École des langues orientales vivantes.

22 *octobre.* — M. **Mareuge** (Gaston), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la ville de Bordeaux, est mis en congé sans traitement pour raisons de santé.

4e CONGÉ RENOUVELABLE.

4 *octobre* 1890. — M. **Saby** (Joseph), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer de diriger, en qualité d'Agent principal, les travaux exécutés par la Société immobilière d'Arcachon.

5e RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Mottet** (Alphonse), Conducteur de 2e classe, Drôme, service de la navigation du Rhône . . .	16 octobre 1890
M. **Gottis** (Mathieu), Conducteur de 4e classe, en congé illimité.	18 nov. 1890
M. **Faivre** (Léon), Conducteur de 4e classe, en congé illimité	28 nov. 1890

M. **Fauquier** (Jules), Conducteur de 1re classe, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de Bazas à Eauze. . . . . 29 nov. 1890

M. **Michaël** (Jean), Conducteur principal, Seine, détaché au service vicinal. . . . . 2 déc. 1890

M. **Moreau** (Élie), Conducteur principal, Mayenne, service ordinaire. . . . . 5 déc. 1890

M. **Girault** (Firmin), Conducteur de 1re classe, Vendée, service maritime. . . . . 24 déc. 1890

M. **Walois** (Louis), Conducteur de 1re classe, Somme, service maritime. . . . . 28 déc. 1890

M. **Tisseau** (Charles), Conducteur de 1re classe, Gironde, service maritime . . . . 1er janv. 1891

6e DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Martin** (Auguste), Conducteur principal, détaché au service des Travaux publics de la Régence de Tunis. . . . . 4 juillet 1890

M. **Lapeyre** (Jacques), Conducteur principal, Aude, service ordinaire. . . . . 24 sept. 1890

M. **Langevin** (Charles), Conducteur de 4e classe, Seine, service ordinaire. . . . . 28 sept. 1890

M. **Petitdemange** (Charles), Conducteur de 2e classe, Pas-de-Calais, service maritime. . . . 29 sept. 1890

M. **Carlier** (Jules), Conducteur de 4e classe, Aisne, service ordinaire et service du Contrôle des travaux du chemin de fer du Cateau à Laon. 12 octobre 1890

7e DÉCISIONS DIVERSES.

26 *septembre* 1890. — M. **Luzy** (Alexandre), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Avallon à Nuits-sous-Ravières, passe au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Cosne à Clamecy et au service de la navigation de l'Yonne, même département.

4 *octobre*. — M. **Carbonnel** (Philippe), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Philippeville, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer de Bougie à Beni-Mansour.

6 *octobre*. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPAR-

TEMENT DE LA MAYENNE ET DU SERVICE DE LA NAVIGATION DE LA MAYENNE ET DE L'OUDON.) — Les cadres des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire et vicinal du département de la Mayenne et au service de la navigation de la Mayenne et de l'Oudon sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Laval. (Provisoirement quatre Commis et quatre Agents voyers.)

MM.	**Martin,**	Commis de	2e	classe.
	Marais,	—	2e	—
	Prod'homme (Paul),	—	3e	—
	Poisson,	—	4e	—

Arrondissement de Château-Gonthier.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Château-Gonthier. (Provisoirement trois Commis et trois Agents voyers.)

MM. **Bobard,** Commis de 2e classe.
Poucher, Commis stagiaire.
Gilbert, —

Subdivision de Craon. — Service général du canton.
M. **Gatien,** Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Meslay. — Service général du canton.
M. **Lamare,** Conducteur de 2e classe, autorisé à résider à Chémeré-le-Roi.

Subdivision de Château-Gonthier. — Service général du canton.
M. **Malhère,** Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Cossé-le-Vivien. — Service général du canton.
M. **Langecombe,** Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Sainte-Suzanne. — Service général du canton.
M. **Baret,** Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Saint-Aignan-sur-Roë. — Service général du canton.
M. **Garreau,** Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Grez-en-Bouëre. — Service général du canton.
M. **Jarry,** Conducteur de 4e classe autorisé à résider à Bouëre.

Subdivision de Bierné. — Service général du canton.

M. **Dupré**, Conducteur de 4e classe autorisé à résider à Château-Gonthier.

Arrondissement de Laval.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Laval. (Provisoirement trois Conducteurs, quatre Commis et deux Agents voyers.)

MM. **Gauché**, Conducteur principal.
Pestre, —
Pannier (Frédéric), Conducteur de 4e classe.
Decré, Commis de 2e classe.
Pleurdeau, — 2e —
Leroux, — 3e —
Peltier, — 4e —

Subdivision d'Evron. — Service général du canton.

M. **Moreau** (Élie), Conducteur principal.

Subdivision de Bais. — Service général du canton.

M. **Anjubeau**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Laval (Est). — Service général du canton.

M. **Heurtault**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Montsurs. — Service général du canton.

M. **Brocherie**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Laval (Ouest). — Service général du canton.

M. **Blanc**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Loiron. — Service général du canton.

M. **Rubin**, Conducteur de 3e classe autorisé à résider à la Brulatte.

Subdivision de Chailland. — Service général du canton.

M. **Prod'homme** (Auguste), Conducteur de 4e classe autorisé à résider à Juvigné.

Subdivision d'Ernée. — Service général du canton.

M. **Lottin**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision d'Argentré. — Service général du canton.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Arrondissement de Mayenne.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Mayenne. (Provisoirement deux Conducteurs, quatre Commis et deux Agents voyers.)

MM. **Fouqué**, Conducteur de 3e classe.
Ronsin (Jules), — 3e —
Le Roux, Commis de 3e classe.
Gandais, — 3e —
Margerie, — 3e —
Samoyau, — 4e —

Subdivision de Lassay. — Service général du canton.
M. **Barbé**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Mayenne (Ouest). — Service général du canton.
M. **Coulange**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Landivy. — Service général du canton.
M. **Pichot**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision d'Ambrières. — Service général du canton.
M. **Roncin** (Marie), Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Gorron. — Service général du canton.
M. **Langard**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Pré-en-Pail. — Service général du canton.
M. **Pannier** (Joseph), Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Couptrain. — Service général du canton.
M. **Lemonnier**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Villanies-la-Juhel. — Service général du canton.
M. **Guyard**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision du Horps. — Service général du canton.
M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Mayenne (Est). — Service général du canton.
M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Navigation de la Mayenne et de l'Oudon.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Laval.

MM. **Pellier**, Conducteur de 2e classe.
Dalibard, Commis de 4e classe.

Arrondissement de Château-Gonthier.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Château-Gonthier. (Provisoirement deux Conducteurs et un Commis.)

MM. **Pasquier**, Conducteur de 1re classe.
Moynat, — 2e —
Rose, Commis de 4e classe.

Subdivision de Laval. — Entretien de la Mayenne entre Brives et la Bénâtre.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement MM. **Lefrou** et **Moncoq**, Conducteurs.)

Subdivision de Château-Gonthier. — Entretien de la Mayenne entre la Bénâtre et la limite de Maine et-Loire.

M. **Ladoucette**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision du Lion-d'Angers. — Entretien de la Mayenne et de l'Oudon, dans le département de Maine-et-Loire.

M. **Séchaud**, Conducteur de 1re classe.

10 *octobre.* — M. **Bonaz** (Jules), Conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics de la Tunisie, est attaché au service ordinaire du département de la Drôme.

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 12 septembre 1890, par lequel M. **Bianconi** (Simon) a été nommé Conducteur de 4e classe au service des études et travaux des chemins de fer du département de la Corse, à dater du 1er du même mois.

11 *octobre.* (Réorganisation du service ordinaire du département de la Haute-Loire.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés aux services ordinaire et vicinal du département de la Haute-Loire sont fixés ainsi qu'il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et sept Commis, en résidence au Puy.

MM. **Sklénard**, Conducteur principal.
Deplagne, Commis de 2e classe.
Nezeys, — 2e —
Peyrollier, — 2e —
Girard, — 3e —
Lystard, — 3e —
Bayard, — 4e —
Pouderoux, — 4e —

Un Agent voyer piqueur est en outre attaché au service du bureau.

Arrondissement du Puy.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs, quatre Commis et deux Agents temporaires, en résidence au Puy. (Provisoirement quatre Conducteurs, trois Commis et deux Agents temporaires.)

MM. **Chambaud**, Conducteur de 1re classe.
Picquet, — 1re —
Villeséche (Charles), Conducteur de 2e classe.
Feuillerade, — 3e —
Gire, Commis de 2e classe.
Boyer, — 3e —
Soulier, — 4e —
Gibert, Agent temporaire.
Michel, —

Un Agent voyer piqueur est en outre attaché au service de ce bureau.

1re *Subdivision du Puy.* — Service général du canton Nord-Ouest.
M. **Bartre**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision du Puy.* — Service général du canton Sud-Est.
M. **Chadenson**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Saint-Julien-Chapteuil. — Service général du canton.
M. **Laporte**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision du Monastier. — Service général du canton, moins les trois communes de Chadron, Saint-Martin-de-Frugères et Goudet.
M. **Kayser**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Saint-Paulien. — Service général du canton.
M. **Blanc** (Mathieu), Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Solignac. — Service général du canton, plus les trois communes susnommées du canton du Monastier:
M. **Portalier**, Conducteur de 3e classe autorisé à résider au Puy.

Subdivision de Vorey. — Service général du canton.
M. **Merle**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Saugues. — Service général du canton.
M. **Royet**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Fay-le-Froid. — Service général du canton.

M. **Romieu**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Pradelles. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Perrin**, Commis de 3e classe.)

Subdivision de Londes. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Gallien**, Commis de 3e classe.)

Subdivision de Cayres. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Sabatier**, Commis de 3e classe.)

Subdivision d'Allègre. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Prunet**, Commis de 3e classe.)

Subdivision de Craponne. — Service général du canton.

Un Agent voyer.

Arrondissement de Brioude.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, quatre Commis et deux Agents temporaires, en résidence à Brioude. (Provisoirement trois Conducteurs, quatre Commis et deux Agents temporaires.)

MM. **Trioullier**, Conducteur principal.
Challier, Conducteur de 2e classe.
Floraud, — 2e —
Patronier (André), Commis de 1re classe.
Sicard, — 2e —
Viguier, — 3e —
Mathieu (Jos.), — 4e —
Patronier (Ernest), Agent temporaire.
Grenier (Jean), —

Subdivision de Brioude. — Service général du canton.

M. **Moulin**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Langeac. — Service général du canton.

M. **Grenier** (Jules), Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Auzon. — Service général du canton.

M. **Ribeyre**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Paulhaguet. — Service général du canton, moins la commune de Saint-Didier.

M. **Guilhaumet**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de La Voûte-Chilhac. — Service général du canton.

M. **Tourrette**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de La Chaise-Dieu. — Service général du canton, plus la commune de Saint-Didier, du canton de Paulhaguet.

M. **Jacquet**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Blesle. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Solignac**, Commis de 2e classe, Conducteur adjoint.)

Subdivision de Pinols. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Clavier**, Commis de 4e classe.)

Arrondissement d'Yssingeaux.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Yssingeaux.

MM. **Richard** (J.-B.), Conducteur de 3e classe.
Ollagnier, — 4e —
Marie, Commis de 3e classe.
Rouchon, — 4e —
Eymard, — 4e —

Un Agent voyer piqueur est en outre attaché au service de ce bureau.

Subdivision d'Yssingeaux. — Service général du canton.

M. **Ampilhac**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Monistrol-sur-Loire. — Service général du canton.

M. **Villesèche** (Philippe), Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Montfaucon. — Service général du canton.

M. **Dutey**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Bas. — Service général du canton, plus la commune d'Aurec, du canton de Saint-Didier-la-Séauve.

M. **Chantel**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Tence. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Chabrier**, Commis de 2e classe, Conducteur adjoint.)

Subdivision de Saint-Didier-la-Séauve. — Service général du canton, moins la commune d'Aurec.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Bourdelin**, Commis de 2e classe.)

11 *octobre.* — (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE). — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés dans le département de la Savoie, au service ordinaire, sont fixés de la manière suivante :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs, quatre Commis et un Agent temporaire, en résidence à Chambéry. (Provisoirement trois Conducteurs, trois Commis et un Agent temporaire.)

MM. **Cellière**, Conducteur principal.
Paquet (François), Conducteur de 2e classe.
Besson (Louis), — 3e —
Guigou, Commis de 1re classe.
Sylvestre, Conducteur adjoint.
Pache (André), Commis stagiaire.
Cheviet, Agent temporaire.

Arrondissement de Chambéry.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et six Commis, en résidence à Chambéry.

MM. **Millière**, Conducteur de 2e classe (chargé également d'études sur le terrain).
Rostaing, Conducteur de 2e classe.
Martaud (Louis), Conducteur de 2e classe (chargé également d'études sur le terrain).
Marion, Commis de 1re classe.
Rivière, — 2e —
Blanchin, — 2e —
Berthollet, — 3e —
Fontanel, — 3e —
Ponsard, — 4e —

Subdivision d'Aix-les-Bains. — Partie de la route nationale n° 201. — Route départementale n° 2. — Parties des routes départementales nos 3 et 8. — Lac du Bourget. — Service hydraulique.

M. **Jabin**, Conducteur principal.

Subdivision de Yenne. — Parties de la route nationale n° 6 et des routes départementales nos 3 et 10. — Service hydraulique.

M. **Doxat**, Conducteur de 1re classe.

1re *Subdivision de Chambéry.* — Routes nationales nos 6 et 201 dans les traverses de Chambéry. — Voirie urbaine de Chambéry.

M. **Cottard**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Chambéry.* — Partie de la route nationale no 6. — Partie de la route départementale no 5.

M. **Guyot**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision de Chambéry.* — Études et travaux du Service hydraulique du bassin de Chambéry. — Travaux de défense de la ville contre les inondations, etc.

M. **Barut**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne.

(Résidence de Chambéry.)

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Chambéry.

MM. **Anselme**, Conducteur de 2e classe.
Veuillet, Commis de 2e classe.
Martinet, Conducteur adjoint.
Filliard, Commis de 4e classe.
Cochet, — 4e —

1re *Subdivision de Montmélian.* — Parties des routes départementales nos 12 et 13. — Service hydraulique.

M. **Cat**, Conducteur principal.

Subdivision de Saint-Jean-de-Maurienne. — Bureau extérieur. — Partie de la route nationale no 6. — Service hydraulique.

MM. **Delarue**, Conducteur principal.
Fusy, Conducteur de 3e classe.
Bochet (Antoine), Commis de 3e classe.

4e *Subdivision de Chambéry.* — Parties des routes nationales nos 6 et 90. — Service hydraulique.

M. **Curtillet**, Conducteur de 2e classe, attaché en outre au contrôle de l'exploitation des chemins de fer P.-L.-M.

5e *Subdivision de Chambéry.* — Parties des routes départementales nos 9 et 14. — Service hydraulique.

M. **Didier**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Modane. — Direction du bureau extérieur. — Partie de la route nationale no 6. — Service hydraulique, etc.

M. **Bourau**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement d'Albertville.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Albertville. (Provisoirement trois Conducteurs et quatre Commis.)

MM. Souche, Conducteur de 1re classe.
Boirard, — 3e —
Ponard, — 3e —
Malaussène, Commis de 3e classe.
Palluel, — 3e —
Rouge, — 4e —
Cochet (André), — 4e —

1re *Subdivision d'Albertville.* — Parties des routes nationale n° 90 et départementale n° 9. — Service hydraulique.

M. Donnadieu, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Montmélian.* — Entretien des digues de l'Isère et de l'Arc. — Service des atterrissements des terrains domaniaux de la vallée de l'Isère.

M. Guigues, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Saint-Pierre d'Albigny. — Routes nationale n° 90 et départementales nos 4 et 8.

M. Dufour (François), Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision d'Albertville.* — Surveillance des travaux d'entretien et de construction de la route nationale n° 202.

M. Ravan, Commis de 1re classe.

3e *Subdivision d'Albertville.* — Parties des routes nationale n° 202 et départementale n° 1. — Études au bureau de l'Ingénieur ordinaire.

M. Reynaud (Félix), Commis de 1re classe.

Arrondissement de Moutiers.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis des Ponts et Chaussées, en résidence à Moutiers.

M. Favre (Nicolas), Commis de 2e classe.

Subdivision de Aime. — Travaux de construction de partie de la route nationale n° 90.

M. Brunet (Joseph), Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Moutiers. — Parties des routes nationale n° 90 et départementale n° 6. — Service hydraulique.

M. **Boissellier**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Séez. — Partie de la route nationale n° 90.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement, M. **Sourd**, Commis de 1re classe.

2e *Subdivision de Moutiers.* — Travaux de construction de partie de la route nationale n° 90.

M. **Barthélemy** (Michel), Conducteur adjoint détaché à Bon-Conseil.

15 *octobre.* — M. **Ronin** (Paul), Conducteur de 4e classe, détaché au service des études techniques de la Direction de l'hydraulique agricole au Ministère de l'Agriculture, est attaché au service ordinaire du département de la Seine.

16 *octobre.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS.) — Les cadres et les subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département du Pas-de-Calais, aux services ordinaire et vicinal, sont fixés ainsi qu'il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Cinq Conducteurs, huit Commis et deux Agents temporaires (provisoirement trois Conducteurs, quatre Agents voyers dont un détaché à la préfecture, six Commis dont un détaché à la préfecture et trois Agents temporaires, dont deux détachés à la préfecture), en résidence à Calais.

MM. **Richard**, Conducteur de 2e classe.
Évrard, — 4e —
Dupuis, — 4e —
Monjan, Commis de 3e classe.
Jouy, — 3e —
Delavalle, — 3e —
Falempin, — 3e — , détaché à la préfecture.
Lanne, — 3e —
Marmouzet, — 3e —
Vallé, Agent temporaire.

Arrondissement d'Arras.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, cinq Commis et un Agent temporaire du service vicinal, en résidence à Arras. (Provisoirement un Con

ducteur, un Agent voyer, cinq Commis, un Agent temporaire et un Commis comptable du service vicinal.)

MM. **Patoux**, Conducteur de 3ᵉ classe.
Dumoulin, Commis de 2ᵉ classe.
Paul (E.), — 3ᵉ —
Silvin, — 3ᵉ —
Finet, — 3ᵉ —
Josien, Commis stagiaire.
Goubet, Agent temporaire du service vicinal.

Subdivision d'Arras. — Service général des cantons Nord et Sud.

MM. **Musart**, Conducteur.
Canivet, Commis.

Subdivision de Bapaume. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Beaumetz-les-Loges. — Service général du canton.

MM. **Hennebicque**, Conducteur.
Pruvost, Commis, autorisés à résider à Rivière.

Subdivision de Bertincourt. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Croisilles. — Service général du canton.

MM. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Vasseur**, Conducteur adjoint.)
Fouquez, Commis.

Subdivision de Marquion. — Service général du canton.

MM. **Devélaque**, Conducteur.
Patoux (Jules), Commis.

Subdivision de Pas-en-Artois. — Service général du canton.

MM. **Savary**, Conducteur.
Verin, Commis.

Subdivision de Vimy. — Service général du canton.

MM. **Legrand**, Conducteur.
Paul (Henri), Commis.

Subdivision de Vitry. — Service général du canton.

MM. **Derain**, Conducteur.
Silvain (Frédéric), Commis.

Arrondissement de Béthune.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, six Commis et un Agent temporaire, en ré-

sidence à Béthune. (Provisoirement un Conducteur, un Agent voyer, six Commis, un Agent temporaire et un Commis comptable du service vicinal.)

MM. **Meunier**, Conducteur de 4ᵉ classe.
Dumetz, Commis de 3ᵉ classe.
Bouteille, — 3ᵉ —
Musart (Ovide), Commis de 4ᵉ classe.
Guelque, — 4ᵉ —
Reversez, — 4ᵉ —
Chesnay, — 4ᵉ —
Roëlants, Agent temporaire.

Subdivision de Béthune. — Service général du canton.

MM. **Dassessoy**, Conducteur.
Delaforge, Commis.

Subdivision de Cambrin. — Service général du canton.

MM. **Masson**, Conducteur.
Alexandre, Commis.

Subdivision de Carvin. — Service général du canton.

Un Conducteur et un Commis. (Provisoirement un Agent voyer et M. **Depret**, Agent temporaire.)

Subdivision d'Houdain. — Service général du canton.

MM. **Fanquette**, Conducteur.
Carette, Commis.

Subdivision de Laventie. — Service général du canton.

M. **Debuissy**, Conducteur.

Subdivision de Lens. — Service général du canton.

MM. **Thellier**, Conducteur.
Laurent (Oscar), Commis.

Subdivision de Lillers. — Service général du canton.

M. **Wyckaërt** (Émile), Conducteur.

Subdivision de Norrent-Fontès. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Arrondissement de Saint-Omer.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, quatre Commis et un Commis comptable du service vicinal, en résidence à Saint-Omer.

MM. **Bertant**, Conducteur principal.
Maillet, Commis de 2ᵉ classe, Conducteur adjoint.

MM. **Bodescot**, Commis de 3e classe.
Bouclet (Alph.) — 4e —
Billot, — 4e —

Subdivision de Saint-Omer. — Service général des deux cantons.
MM. **Bouchet** et **Dessolle**, Conducteurs.

Subdivision d'Aire. — Service général du canton.
M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision d'Ardres. — Service général du canton.
M. **Cazin**, Conducteur.

Subdivision d'Andruick. — Service général du canton.
M. **Beugin**, Conducteur.

Subdivision de Fauquembergues. — Service général du canton.
M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Lumbres. — Service général du canton.
MM. N..., Conducteur. (Provisoirement un agent voyer.)
Decoopmann, Commis.

Arrondissement de Boulogne.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis. (Provisoirement quatre Conducteurs, deux Commis, deux Agents temporaires et un comptable du service vicinal, en résidence à Boulogne.)

MM. **Vacossin**, Conducteur de 1re classe.
de Villot-Beauchemin, Conducteur de 4e classe.
Fournier (Jules), — 4e —
Serive, — 4e —
Couchaëre, Commis de 4e classe.
Bonningue, Commis stagiaire.
Tétard, Agent temporaire.
Bouclet (Ch.), —

Subdivision de Boulogne. — Service général des deux cantons.
M. N..., Conducteur. (Provisoirement et jusqu'à sa retraite, M. **Duchâteau**, Commis de 1re classe.)

Subdivision de Calais. — Service général des deux cantons.
MM. **Évrard**, Conducteur.
N..., Commis.

Subdivision de Desvres. — Service général du canton.
MM. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)
Bertheloot, Conducteur.

Subdivision de Guines. — Service général du canton.

M. **Ruault**, Conducteur.

Subdivision de Marquise. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Samer. — Service général du canton.

MM. **Bouvart**, Conducteur.
Marcourt, Commis.

Arrondissement de Montreuil.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et deux Commis, en résidence à Montreuil. (Provisoirement un Conducteur, un Agent voyer, deux Commis et un Commis comptable du service vicinal.)

MM. **Helle**, Conducteur de 2e classe.
Barthe, Commis de 3e classe.
Maîtrepierre, Commis de 4e classe.

Subdivision de Campagne. — Service général du canton.

MM. **Hédin**, Conducteur.
Mourtier, Commis.

Subdivision d'Etaples. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision de Fruges. — Service général du canton.

M. **Meurillon**, Conducteur.

Subdivision d'Hesdin. — Service général du canton.

M. **Ricquier**, Conducteur.

Subdivision d'Hucqueliers. — Service général du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer et un Agent temporaire du service vicinal.)

1re *Subdivision de Montreuil.* — Service général du canton nord-est.

M. **Delepierre**, Conducteur.

2e *Subdivision de Montreuil.* — Service général du canton sud-ouest.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer en résidence à Berck-sur-Mer.)

Arrondissement de Saint-Pol.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, trois Commis et un Commis comptable du service vicinal, en résidence à Saint-Pol.

MM. **Fouquart**, Conducteur de 4e classe.
Mourmier, Commis de 3e classe.
Cuvillier, — 3e —
Mahieu, — 4e —

Subdivision d'Aubigny. — Service général du canton.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement MM. **Basseux**, Conducteur adjoint et **Houplain**, Commis.)

Subdivision d'Avesnes-le-Comte. — Service général du canton.

MM. **Deplanque**, Conducteur.
Savary, Commis.

1re *Subdivision d'Auxi-le-Château.* — Service général de la partie nord-est du canton.

M. **Lemaire**, Conducteur, autorisé à résider à Frévent.

2e *Subdivision d'Auxi-le-Château.*— Service général de la partie sud-ouest du canton.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Subdivision d'Heuchin. — Service général du canton.

MM. **Distinguin**, Conducteur.
Capron, Commis.

Subdivision du Parcq. — Service général du canton.

M. **Garçon**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Pol. — Service général du canton.

M. **N..**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

20 *octobre.* (Réorganisation du service ordinaire et du service de construction de chemins de fer du département de la Corse.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire du département de la Corse et au service des chemins de fer de ce département, sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et huit Commis, en résidence à Ajaccio.

MM. **Casalonga**, Conducteur.
Tessarech, —
Rocca (Victor), Commis.
Ambiegna, —
Delfini (Ant.), —
Sari (Dominique), —

MM. Sari (Félix), Commis.
Nobili, —
Fayet, —
Lombardi, —

Arrondissement d'Ajaccio.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Ajaccio.

MM. Pinelli (Emile), Conducteur.
Carboni (Ignace), —
Stefani (Domin.), Commis.
Belzanti, —
Rocca (Alph.), —
Forcioli (Octave), —
Beneditti, —
Ottomani, —

1re *Subdivision d'Ajaccio.* — Littoral sur 84 kilomètres. — Ports d'Ajaccio et de Chiavari. — Phares et fanaux.

M. Marsilj, Conducteur principal.

2e *Subdivision d'Ajaccio.* — Route nationale n° 193 dans la traversée d'Ajaccio. — Chemin de ceinture du port.

M. Lavabre, Conducteur, attaché également au Contrôle du chemin de fer d'Ajaccio à Vizzavona et chargé des fonctions de Commissaire de surveillance de cette ligne.

3e *Subdivision d'Ajaccio.* — Routes nationales nos 193 sur 46 kilomètres et 199 sur 34 kilomètres. — Littoral sur 29 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Rafini, Conducteur.

Subdivision de Vico. — Routes nationales nos 195 sur 21 kilomètres et 199 sur 33 kilomètres. — Route départementale n° 1 sur 13 kilomètres. — Littoral sur 71 kilomètres. — Port de Sagone. — Service hydraulique.

M. Alessandri, Conducteur.

Subdivision d'Evisa. — Routes nationales nos 195 sur 9 kilomètres et 199 sur 45 kilomètres. — Route forestière n° 9 sur 34 kilomètres. — Embranchement de Cricche. — Littoral sur 65 kilomètres. — Port de Porto. — Service hydraulique.

M. N. . ., Conducteur. (Provisoirement et jusqu'à sa retraite M. Defranchi, Commis.)

4e *Subdivision d'Ajaccio.* — Route forestière n° 5 sur 20 kilo-

mètres. — Routes départementales nos 1 et 8 sur 54 kilomètres. — Littoral sur 62 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Léonetti (Antoine), Conducteur.

Subdivision de Cauro. — Route nationale no 196 sur 32 kilomètres. — Route forestière no 1 et embranchement de Ponteniello sur 26 kilomètres. — Route départementale no 2 sur 23 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Fanucci, Conducteur.

Subdivision de Bicchisano. — Routes nationales nos 196 et 196 *bis* sur 60 kilomètres. — Route forestière no 5 et embranchement de Zicavo sur 44 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Eidel, Conducteur.

Arrondissement de Bastia.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Bastia. (Provisoirement et jusqu'au départ de M. Boivin, trois Conducteurs et cinq Commis.)

MM. Méria, Conducteur.
Bernardini, —
Boivin, —
Poggi (Valère), Commis.
Degola, —
Cortiechiato, —
Padovani, —
Antoni, —

1re *Subdivision de Bastia.* — Port de Bastia. — Phares et fanaux.

MM. Paoli (Paul), Conducteur.
Cardora et Pernice, Commis. (Un de ces deux emplois de Commis sera supprimé lors de l'achèvement des travaux neufs.)

2e *Subdivision de Bastia.* — Routes nationales nos 193, 194, 198 sur 80 kilomètres. — Littoral sur 81 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Agostini, Conducteur.

Subdivision de Luri. — Route nationale no 198 sur 40 kilomètres. — Route départementale no 6 sur 16 kilomètres. — Littoral sur 78 kilomètres. — Ports de Centuri, de Maciraggio et de Santa-Severa. — Phares et fanaux. — Service hydraulique.

M. Dhermain, Conducteur.

Subdivision de Saint-Florent. — Routes nationales n°s 194, 198, 199 sur 68 kilomètres. — Routes départementales n°s 5 et 7 sur 47 kilomètres. — Littoral sur 58 kilomètres. — Port de Saint-Florent. — Fanaux. — Service hydraulique.

M. Sanguinetti, Conducteur.

Subdivision de Vescovato. — Routes nationales n°s 197 et 198 sur 48 kilomètres. — Routes départementales n°s 4 et 9 sur 46 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Martini, Conducteur.

Subdivision de Cervione. — Routes nationales n°s 197 et 198 et embranchement de Padulella sur 73 kilomètres. — Construction du pont de Tavignano. — Littoral sur 79 kilomètres. — Phare d'Alistro. — Service hydraulique.

M. Colonna (Jean), Conducteur.

Arrondissement de Calvi.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Calvi.

MM. Scano, Conducteur.
Gonnel, Commis.
Emanuelli, —

1re *Subdivision de Calvi* — Route nationale n° 199 sur 46 kilomètres. — Route forestière n° 8 et embranchements de Pesticato et de Tetti sur 36 kilomètres. — Littoral sur 100 kilomètres. — Port de Calvi. — Phare et fanal. — Service hydraulique.

M. Orticoni, Conducteur.

2e *Subdivision de Calvi.* — Route nationale n° 107 sur 10 kilomètres. — Route forestière n° 13 sur 18 kilomètres. — Contrôle de la ligne de Ponte-Leccia à Calvi. — Service hydraulique.

M. Crudeli, Conducteur.

Subdivision de l'Ile-Rousse. — Routes nationales n°s 197 et 199 sur 69 kilomètres. — Embranchement de l'Ile-Rousse. — Fanaux. — Route forestière n° 3 sur 8 kilomètres. — Littoral sur 60 kilomètres. — Port de l'Ile-Rousse. — Fanaux. — Service hydraulique.

M. Forcioli, Conducteur.

Subdivision de Belgodère. — Route nationale n° 197 sur 32 kilomètres. — Route forestière n° 3 sur 32 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Pancrazi, Conducteur.

Arrondissement de Corte.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, quatre Commis et un Agent temporaire, en résidence à Corte.

MM. Costa, Conducteur.
Stéfani (Louis), Commis.
Feracci, —
Costa (Ignace), Conducteur adjoint.
Baldacci, Commis.
Giannoni, Agent temporaire.

Subdivision de Ghisoni. — Routes nationales n°s 196 *bis* et 198 sur 47 kilomètres. — Routes forestières n°s 5 et 7 sur 48 kilomètres. — Route départementale n° 3 sur 7 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Delfini (Marcel), Conducteur.

Subdivision de Vivario. — Routes nationales n°s 193 et 196 *bis* sur 21 kilomètres. — Route forestière n° 6 et embranchement de Saint-Antoine sur 46 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Aïmo, Conducteur.

Subdivision de Corte. — Route nationale n° 193 sur 41 kilomètres. — Rectification de cette route entre Serraggio et Corte. — Service hydraulique.

M. Guglielmi, Conducteur.

Subdivision du Tavignano. — Route nationale n° 200 sur 50 kilomètres. — Assainissement et consolidation de terrains ébouleux sur une grande partie du parcours de la route. — Service hydraulique. — Études au bureau de l'Ingénieur ordinaire.

M. Graziani, Conducteur, résident à Corte.

Subdivision de Calacuccia. — Route forestière n° 9 sur 45 kilomètres. — Travaux neufs et entretien. — Service hydraulique.

M. Ficoni, Conducteur.

Arrondissement de Sartène.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Sartène.

MM. Tavera (Joseph), Conducteur.
Giorgi, Conducteur adjoint.
Corticchiato, Commis.

MM. **Paoli**, Commis.
Olivi, —
Delacroix, —

Subdivision de Sartène. — Routes nationales nos 196 et 196 *bis* et embranchements sur 52 kilomètres. — Route forestière n° 1 sur 1 kilomètre. — Littoral sur 54 kilomètres. — Port et fanal de Propriano. — Service hydraulique.

M. **Giraud**, Conducteur.

Subdivision de Bonifacio. — Route nationale n° 196 et embranchement route nationale n° 198 sur 49 kilomètres. — Littoral sur 138 kilomètres. — Port de Bonifacio. — Phares et fanaux. — Balisage. — Service hydraulique.

M. **Ricetti**, Conducteur.

Subdivision de Portovecchio. — Route nationale n° 198 et embranchement de Portovecchio sur 30 kilomètres. — Routes forestières nos 2 et 11 et embranchement d'Abarello sur 35 kilomètres. — Littoral sur 100 kilomètres. — Port de Portovecchio. — Phare de la Chiappa et fanal de Giovan-Lungo. — Service hydraulique.

M. **Ottavi**, Conducteur.

Subdivision de Solenzara. — Route nationale n° 198 sur 38 kilomètres. — Route forestière n° 4 et embranchement de Solenzara sur 30 kilomètres. — Route forestière n° 12 sur 16 kilomètres. — Littoral sur 48. — Service hydraulique.

M. **Sorel**, Conducteur.

Subdivision de Sainte-Lucie de Tallano. — Route nationale n° 196 *bis* sur 46 kilomètres. — Route forestière n° 4 sur 34 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Colonna** (Paul), Conducteur.

Études et travaux neufs.

2e *Subdivision de Sartène.* — Études et travaux neufs. — Prolongement de la route forestière n° 11. — Construction du phare de Senetose.

M. **Henry**, Conducteur.

Service des chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Commis, en résidence à Ajaccio.

M. **Lodovici**, Commis.

ARRONDISSEMENT D'AJACCIO.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis et trois Agents temporaires, en résidence à Ajaccio.

MM. Giorgi, Commis.
Ginailhac, Agent temporaire.
Piétri (Benoit), —
Rinieri, —

Chemin de fer de Mezzana à Corte.

Section de Vezzavona. — 4e Section, 1er lot.
MM. **Prosperi**, Conducteur.
Alata, Conducteur adjoint.

Section de Vivario. — 4e Section, 2e et 3e lots.
MM. **Ochs** et **Boulic**, Conducteurs.
Casamarta, Commis.
Rastelli, Agent temporaire.

1re *Section de Venaco.* — 5e Section, acquisition de terrains.
MM. **Coti**, Conducteur.
Orticoni, Commis.

2e *Section de Venaco.* — 5e section, sondages et galeries d'axe.
MM. **Appietto**, Conducteur adjoint.
Oliva, Commis.

Chemin de fer d'Ajaccio à Propriano.

Section d'Ajaccio. — Études.
MM. **Leonetti** (Dominique), Conducteur.
Tavera (Joseph), Commis.

ARRONDISSEMENT DE BASTIA.

Chemin de fer de Bastia à Corte.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

M. **Bronzini**, Conducteur principal, en résidence à Bastia.
Cet emploi sera supprimé lors de la mise à la retraite de M. Bronzini.

Chemin de fer de Fium-Orbo à Bonifacio.

1re *Section de Bastia.* — Vérification des études de la Compagnie.
M. **Puccinelli**, Conducteur également attaché au Contrôle de l'exploitation de M. Grassi, Commis.

2e *Section de Bastia.* — Opérations sur le terrain.

MM. **Sorba**, Conducteur.
Ceccoli (Louis), Commis.

20 *octobre.* — (RÉORGANISATION DU SERVICE MARITIME DU DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE). — Les cadres et subdivisions de Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service maritime du département de la Gironde sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs, six Commis et un Agent temporaire, en résidence à Bordeaux.

MM. **Perrier**, Conducteur de 2e classe.
Fage — 3e —
Soumastre — 4e —
Tourné, Commis de 1re classe.
Amiet, Conducteur adjoint.
Rouges, Commis de 3e classe.
Willette, — 3e —
Bonnin, — 3e —
Lavaud, — 4e —
Lourde, Agent temporaire.

1er Arrondissement.

Quatre Commis et quatre Agents temporaires, en résidence à Bordeaux.

MM. **Dubos**, Commis de 1re classe.
Biarnès, — 2e —
Noël, — 4e —
Cauzette, — 4e —
Milhau, Agent temporaire.
Degonde, —
Lamouche, —
Lestage, —

Subdivision d'Arcachon. — Travaux du bassin. — Phares. — Balisage.

MM. **Ardouin**, Conducteur principal.
Guiraud, Commis de 2e classe.
Blétry, — 2e —

Subdivision de Langon. — Travaux de la Garonne entre Castets et Barsac. — Dragages à la vapeur dans l'arrondissement.

MM. **Fazembat**, Conducteur de 2e classe.
Castets, Commis de 1re classe.

Subdivision de Cadillac. — Travaux de la Garonne entre Barsac et Langoiran.

MM. **Félix**, Conducteur de 1re classe.
Dufour, Commis de 1re classe.

Subdivision de Portets. — Travaux de la Garonne entre Langoiran et Bordeaux.

MM. **Laran**, Conducteur de 1re classe.
Moustey, Agent temporaire.

2e Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Cinq Conducteurs, trois Commis et dix Agents temporaires, en résidence à Bordeaux.

MM. **Duhayon**, Conducteur principal.
Favarel, —
Ducos, Conducteur de 2e classe.
Basset, — 3e —
Mazeau, — 3e —
Cabail, Commis de 1re classe.
Dussillol, — 2e —
Larrieu, — 2e —
Clavelean, Agent temporaire.
Dencausse, —
Ouvrard, —
Gautier, —
Bonnard, —
Delprat, —
Jean, —
Montaubry, —
Calvet, —
Canguilhem, —

1re *Subdivision de Bordeaux.* — Voirie et entretien des ouvrages de la rive gauche et du bassin à flot. — Contrôle des voies ferrées de la Compagnie du Midi et contrôle de l'exploitation des concessions de la Chambre de Commerce.

MM. **Bert**, Conducteur de 1re classe.
Bertrand, Commis de 1re classe.
Bénazet, — 3e —
Morel, Agent temporaire.

2e *Subdivision de Bordeaux.* — Voirie et entretien des ouvrages de la rive droite. — Contrôle des voies ferrées de la Compagnie d'Orléans.

MM. **Chopis**, Conducteur de 3e classe.
Carteau, Commis de 1re classe.

3e *Subdivision de Bordeaux.* — Dragage de la rade et du bassin à flot. — Police de la pêche. — Alimentation et ouvrages métalliques du bassin à flot, etc.

MM. **Plusjaud**, Conducteur de 1re classe.
Sériat, Commis de 2e classe.
Tullaud, Agent temporaire.
Marion, —

4e *Subdivision de Bordeaux.* — Travaux d'amélioration du port. — Construction des estacades de rive droite.

MM. **Philippe**, Conducteur de 2e classe.
Bertrand, Commis de 3e classe.
Laurentjoye, Agent temporaire.
Claustre, —

5e *Subdivision de Bordeaux.* — Travaux d'amélioration du port. — Construction des quais et cales de rive gauche. — Construction de l'estacade nord du bassin à flot. — Instruction de l'éclairage électrique.

MM. **Kerbrat**, Conducteur de 2e classe.
Pauchot, Commis de 2e classe.
Chauliac, — 3e —
Eyrin, Agent temporaire.

6e *Subdivision de Bordeaux.* — Travaux d'amélioration du port. — Construction de l'estacade sud du bassin à flot. — Doublement de la machinerie hydraulique. — Reconstruction du bâtiment des machines.

MM. **Antoune**, Conducteur de 3e classe.
Vignes, Agent temporaire.

2e Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Bordeaux.

MM. **Lahargue**, Conducteur de 2e classe.
Jau (Lucien), — 4e —
Claveille, — 4e —
Mandon, Commis de 1re classe.

MM. **Suzamicq**, Commis de 2e classe.
Chaigneau, — 3e —
Dupin, — 3e —
Grégoire, — 4e —

7e *Subdivision de Bordeaux.* — Police de la navigation entre Bordeaux et le Bec-d'Ambès. — Entretien des ports et dragues. — Balisage et éclairage des passes.

M. **Baudet**, Conducteur de 3e classe.

8e *Subdivision de Bordeaux.* — Surveillance de la construction et de la réparation du matériel des phares, feux flottants, etc.

M. **Bernatet**, Conducteur de 2e classe, également attaché au contrôle des réseaux d'Orléans et du Médoc.

Subdivision de Pauillac. — Entretien des ports de la rive gauche de la Gironde. — Phares et feux flottants.

M. **Desse**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Blaye. — Amélioration de la Garonne maritime au Bec-d'Ambès. — Ports de la rive droite de la Gironde. — Navigation de la Dordogne jusqu'au pont de Cubzac. — Feux de port.

MM. **Elie**, Conducteur de 1re classe.
Roy, Commis de 4e classe.
Héraud, — 1re — détaché à l'Ile du Nord.
Duranthon, — 3e — détaché à l'Ile Cazeau.

Subdivision de Grave. — Travaux de défense de la pointe de Grave. — Phares Saint-Nicolas et de Grave.

MM. **Albert**, Conducteur de 1re classe.
Manizan, Commis de 1re classe, détaché au Verdon.

Subdivision de Royan. — Phare de Cordouan. — Feux flottants. — Balisage de la Garonne et de son embouchure.

M. **Labat**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Libourne. — Navigation de la Dordogne entre le pont de Cubzac et Castillon.

M. **Floret**, Conducteur principal.

4e Arrondissement.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Agents temporaires, en résidence à Bordeaux.

MM. **Gardes**, Conducteur de 2e classe.
Mauze, Agent temporaire.
Aubernon, —

M. N..., Agent temporaire.

9° *Subdivision de Bordeaux.* — Études sur le régime de la Garonne. — Sondages.

MM. Dedieu, Conducteur de 3° classe.
Bizet, Commis de 4° classe.
Dorlhiac, Agent temporaire.

10° *Subdivision de Bordeaux.* — Travaux de dragages, d'alimentation du bassin à flot et de construction d'un bateau-porte.

MM. Barets, Conducteur de 3° classe.
Ballias, Agent temporaire.
Carayol, —
N..., —

Les présents cadres sont constitués pour la période d'exécution des grands travaux. Ils devront être réduits au fur et à mesure de l'achèvement des travaux.

20 *octobre.* [RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DES VOSGES, DU SERVICE DU CANAL DE L'EST (BRANCHE SUD) ET DU SERVICE DE CHEMINS DE FER CONFIÉ A M. L'INGÉNIEUR EN CHEF Denys.] — Les cadres et les subdivisions de Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire du département des Vosges, au service du Canal de l'Est (branche Sud), dans les départements de Meurthe-et-Moselle, des Vosges et de la Haute-Saône, et au contrôle des travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Denys sont fixés ainsi qu'il suit :

1° Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Épinal. (Provisoirement deux Conducteurs et deux Commis.)

MM. Bernard, Conducteur de 2° classe, également chargé de la comptabilité du service du canal de l'Est.
Devaux, Conducteur de 4° classe.
Lang, Commis de 2° classe.
Fournier, Commis de 4° classe, également chargé de la statistique du canal de l'Est.

ARRONDISSEMENT DE L'EST.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Épinal.

MM. **Bigeard**, Conducteur de 4ᵉ classe.
Welsch, Commis de 3ᵉ classe.
Brossard, — 3ᵉ —
Déchaseaux, — 3ᵉ —

Subdivision d'Épinal. — Routes nationales nᵒˢ 57, 59bis et 66 sur 63 kilomètres. — Service hydraulique et de la pêche des affluents de la Basse-Moselle.

M. **Apffel**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Saint-Dié. — Route nationale nᵒ 59 sur 36 kilomètres. — Rivières flottables du bassin de la Meurthe, du Rabodeau, de la Ravine, de la Plaine, de la Tave et du Taintroué.

M. **Laurent**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Rambervillers. — Route nationale nᵒ 59bis sur 44 kilomètres. — Service hydraulique et de la pêche dans les bassins de la Haute-Meurthe, de la Vologne et de la Mortagne.

M. **Ferry**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Remiremont. — Routes nationales nᵒˢ 57, 57bis et 66 sur 72 kilomètres. — Service hydraulique et de la pêche dans les bassins de la Haute-Moselle, de la Moselotte, de l'Angronne et de la Combeauté.

M. **Pierron**, Conducteur de 2ᵉ classe.

ARRONDISSEMENT DE L'OUEST.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Neufchâteau.

MM. **Hervo**, Conducteur de 3ᵉ classe.
Deleau, Commis de 2ᵉ classe.
Barjonnette, — 3ᵉ —

1ʳᵉ *Subdivision de Neufchâteau.* — Routes nationales nᵒˢ 64, 65, 66 et 74 sur 59 kilomètres. — Service hydraulique et de la pêche dans le bassin de la Meuse et du Vair.

M. **Humblot**, Conducteur principal.

2ᵉ *Subdivision de Neufchâteau.* — Routes nationales nᵒˢ 64 et 66 sur 54 kilomètres. — Service hydraulique et de la pêche dans le bassin du Mouzon et une partie du bassin du Vair.

M. **Poirel**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Mirecourt. — Route nationale nᵒ 66 sur 48 kilomètres. — Service hydraulique et de la pêche du bassin du Madon et du haut bassin du Vair.

M. **Rathe**, Conducteur de 3ᵉ classe.

Subdivision de Darney. — **Route nationale n° 64 sur 51 kilomètres. — Service hydraulique et de la pêche dans le bassin de la Saône.**

M. Bédel, Conducteur de 3e classe.

3e Canal de l'Est. (Branche Sud.)

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Épinal.

MM. **Garnier**, Conducteur de 1re classe, également attaché au service ordinaire et au contrôle des travaux de chemins de fer.

Martinot, Commis de 3e classe.

Petitdemange, — 4e —

Honnert, — 4e —

1er ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Épinal. (Provisoirement un Conducteur, un Commis, et deux Agents temporaires.)

MM. **Hermann**, Conducteur principal, également attaché au service hydraulique.

Bourgeois, Commis de 3e classe.

Mathieu (Er.), Agent temporaire.

Aubry, Agent temporaire, également attaché au service hydraulique.

Subdivision de Roville (Meurthe-et-Moselle). — 21 kilomètres du canal entre Flavigny et Gripport; Moselle et pêche sur une longueur correspondante.

M. **Guilliot**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Charmes (Vosges). — 15 kilomètres du canal entre Gripport et Chatel; Moselle et pêche sur une longueur correspondante.

M. **Duvic**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Thaon (Vosges). — 12 kilomètres du canal entre Chatel et Golbey; Moselle et pêche sur une longueur correspondante.

M. **Heilmann**, Conducteur de 1re classe.

1re *Subdivision d'Épinal.* — Embranchement d'Épinal (4kil),

Moselle flottable et pêche (6^{kil}). — Contrôle des travaux de la ligne de Saint-Maurice à Bussang.

M. **Michel**, Conducteur de 2e classe.

2e ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, deux Commis et un Agent temporaire, en résidence à Épinal.

MM. **Mansuy** (Alph.), Conducteur de 2e classe, également attaché au contrôle des travaux de la ligne de Gray à Jussey.

Lecoanet, Conducteur de 3e classe.

Perrin, Commis de 4e classe.

Betz, — 4e —

Lallemand, Agent temporaire, également attaché au service hydraulique.

2e *Subdivision d'Épinal.* — 11 kilomètres du canal entre Golbey et Giraucourt, comprenant le bief du partage des Vosges. — Digue et réservoir de Bouzey. — Établissement de pisciculture de Bouzey. — 7 kilomètres de la rigole d'alimentation entre Bouzey et Benaveau.

MM. **Wagner**, Conducteur de 1re classe.

Husser, — 4e — , à Bouzey.

Seywert, Employé temporaire, Agent pisciculteur à l'établissement de Bouzey.

3e *Subdivision d'Épinal.* — 22 kilomètres de la rigole d'alimentation entre Benaveau et Pouxeux. — Service hydraulique et pêche sur la Moselle non flottable (16^{kil}).

M. **Thiot**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Thiélouze. — 18 kilomètres du canal entre Giraucourt et Harsault. — Service hydraulique et pêche sur la partie Nord du Coney et de ses affluents sur 110 kilomètres.

M. **Pierrot** (Victor), Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Fontenoy-le-Château. — 14 kilomètres du canal entre Harsault et Ambiévillers. — Service hydraulique et pêche sur la partie Sud du Coney et de ses affluents sur 102 kilomètres.

M. **Haumont**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Remiremont. — 14 kilomètres de la rigole d'alimentation entre Pouxeux et la prise d'eau en Moselle à Remire-

mont. — Service hydraulique et pêche de la Moselle non flottable de 14 kilomètres.

M. Vial, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Selles (Haute-Saône). — 17 kilomètres du canal entre Ambiévillers et Corre. — Rivière flottable de Coney. — Service hydraulique et pêche.

M. Caput, Conducteur de 4e classe.

Dès que M. Caput aura terminé le lever et la préparation du plan terrier du canal dont il est spécialement chargé, la subdivision de Selles sera supprimée et les attributions en seront rattachées à la subdivision de Fontenoy-le-Château.

3e Contrôle de travaux de Chemins de fer.

Ligne de Jussey à Gray.

M. Mansuy (René), Conducteur de 4e classe, également attaché au bureau du 1er arrondissement du canal de l'Est pour le service du canal.

L'emploi de M. Mansuy devra être supprimé dès que les circonstances le permettront.

L'Éditeur-gérant : Dunod.

PARIS. — IMP. — C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 250)

[12 avril 1889]

Communes. — Droits de stationnement. — Voirie (Grande). — Domaine public. — Canaux de navigation. — Autorisation. — Refus. — Recours pour excès de pouvoirs. — (Ville de Bourges).

La décision du ministre de l'intérieur qui rejette la demande par laquelle une commune sollicite l'autorisation de percevoir des droits de stationnement sur les dépendances d'un canal de navigation, en se fondant sur les inconvénients que présenteraient, au point de vue de la navigation et du commerce, les taxes projetées, n'est pas susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse (*).

Des communes peuvent-elles être autorisées, en vertu de la loi du 11 frimaire an XI et de la loi du 5 avril 1884, à percevoir des droits de stationnement sur les ports et quais des canaux de navigation appartenant à l'État? — Résolu affirmativement par le ministre de l'intérieur et négativement par le conseil général des ponts et chaussées et le ministre des travaux publics (**).

Vu la requête pour la ville de Bourges... tendant à ce qu'il

(*-**) M. le commissaire du gouvernement Le Vavasseur de Précourt a présenté des conclusions dont voici l'analyse :

« La ville de Bourges a déféré pour excès de pouvoirs au Conseil d'Etat une décision du ministre de l'intérieur portant qu'il n'y a pas lieu de donner suite à une demande du conseil municipal, qui tendait à l'établissement de droits de place et de stationnement sur les quais du canal du Berry, dans l'intérieur de la ville et sur les bateaux à bord desquels il était procédé à des ventes publiques. La décision attaquée, tout en étant fondée sur l'intérêt de la navigation, indique qu'il y a un désaccord entre les deux ministres de l'intérieur et des travaux publics sur la question de savoir si les villes peuvent percevoir des droits de place et de stationnement sur les quais des canaux et leurs dépendances. La ville de Bourges soutient qu'un décret seul aurait pu, à raison de ce désaccord, statuer sur sa demande, conformément à un avis

plaise au Conseil annuler pour excès de pouvoirs, — 1° une décision du Ministre de l'intérieur notifiée par lettre du préfet du Cher du 28 janvier 1885 refusant à la ville l'autorisation de percevoir des droits de stationnement sur le canal du Berry et ses

---

des sections de l'intérieur et des travaux publics du Conseil d'Etat, du 2 juin 1875.

« Un avis du Conseil d'Etat, du 2 décembre 1882, porte que les villes peuvent percevoir des droits de stationnement sur toutes les dépendances du domaine public national, à l'exclusion du domaine public maritime, sur lequel. aux termes de la loi de finances du 20 décembre 1872, l'Etat seul peut percevoir des redevances : avant cette loi, les communes, même sur le domaine maritime, percevaient des redevances, notamment pour l'établissement des cabines de bains de mer. Le droit des villes s'étend même à l'établissement des kiosques ne modifiant pas l'assiette du domaine public. La loi du 5 avril 1884 (art. 98) reconnaît le même droit aux communes pour les permis de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique, sur les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics. Les canaux sont compris, suivant le ministre de l'intérieur, dans ces mots : *et autres lieux publics*. Les mots : *ports et quais fluviaux* ont pour but d'exclure certains ports qui, bien que situés sur des fleuves, sont considérés comme ports maritimes (Bordeaux, Nantes, Rouen. — Sénat, séance du 12 mars 1884). La ville de Lyon a été autorisée, en 1885, à percevoir des droits de cette nature pour l'établissement des pontons des bateaux-mouches sur la Saône.

« Le ministre des travaux publics soutient, au contraire, que les 5.000 kilomètres de canaux n'ont pu être compris dans la dénomination vague de : *autres lieux publics*. Il fait remarquer que les canaux font partie du domaine public artificiel et non national, qu'une loi de 1866 a supprimé les droits de navigation qu'on ne peut rétablir indirectement, et enfin qu'en l'an VII, époque à laquelle ces perceptions ont été autorisées au profit des villes, la plupart des canaux appartenaient à des sociétés concessionnaires. Ce dernier argument nous paraît avoir une importance toute spéciale : les deux premiers sont trop généraux : les routes, aussi bien que les canaux, font partie du domaine public artificiel, créé de main d'homme, et les droits de navigation ont été supprimés aussi bien sur les fleuves que sur les canaux.

« Le Conseil d'Etat devra-t-il trancher cette grave question de droit ? Il le devrait faire incontestablement, si le ministre de l'intérieur avait refusé de donner suite à l'affaire, se fondant sur ce qu'il ne peut pas être établi de droits de stationnement et de place sur les canaux. Mais toute autre est la décision attaquée. Le ministre de l'intérieur invoque à l'appui de son refus l'intérêt de la navigation. Or, d'après l'article 98 de la loi du 5 avril 1884, tel qu'il a été amendé par le Sénat, les droits de cette nature ne peuvent être autorisés que sous les réserves imposées par l'article 7 de la loi du 11 frimaire an VII, et cet article n'en permet l'établissement que lorsque les administrations auront reconnu que cette location peut avoir lieu sans gêner la voie publique, la navigation, la circulation et la liberté du commerce.

« Le ministre de l'intérieur, en décidant que l'établissement des droits demandés par la ville de Bourges ne pourrait avoir lieu sans gêner la navigation, a statué dans la limite de ses pouvoirs, et la ville de Bourges n'est pas, dès lors, recevable à attaquer sa décision. »

dépendances; 2° annuler en tant que de besoin la décision du Ministre des travaux publics visée dans la dépêche du Ministre de l'intérieur; — *Ce faisant, attendu* que les articles 98 et 133 de la loi du 5 avril 1884 reconnaissent formellement aux communes le droit de percevoir des taxes de location et de stationnement sur la voie publique, les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics; qu'il résulte des travaux préparatoires que le législateur n'a entendu exclure de cette énumération que les quais et ports maritimes; que par suite les canaux et leurs dépendances y sont nécessairement compris; que, si l'homologation des tarifs a été réservé à l'administration supérieure par la loi du 11 frimaire an VII, il ne saurait lui appartenir de la refuser *de plano*, sans raison, ou pour des motifs vagues, tels que ceux tirés par le Ministre des travaux publics de l'intérêt de la navigation et du commerce; que les taxes projetées assureraient au contraire la circulation sur le canal et le libre usage des quais en mettant une limite à des occupations abusives et à des stationnements indéfinis; renvoyer la ville de Bourges devant l'administration supérieure pour être statué ce que de droit sur la délibération du conseil municipal du 5 juillet 1884;

Vu... (Observations du Ministre de l'intérieur et du Ministre des travaux publics analysées dans la note);

Vu le mémoire en réplique produit au nom du Ministre des travaux publics... tendant aux mêmes fins que ses précédentes observations, par les motifs, en la forme, que les actes attaqués ont essentiellement le caractère d'actes de pure administration; que la dépêche par laquelle le Ministre des travaux publics a fait connaître l'avis qui lui était demandé est rédigée d'après les considérations indiquées par la loi du 11 frimaire an VII et par l'avis du Conseil d'État du 2 juin 1875; que le Ministre de l'intérieur, s'appropriant les motifs tirés par son collègue de l'intérêt de la navigation et du commerce, a décidé qu'ils étaient suffisants pour justifier un refus; qu'en admettant même qu'il y eût désaccord entre les deux ministres, la procédure tracée par le Conseil d'État n'est pas obligatoire, n'étant consacrée par aucune loi; qu'au fond, dans le silence des textes, la ville ne peut invoquer aucun argument pour faire échec aux principes généraux du droit, d'après lesquels les dépendances du domaine public inaliénables et imprescriptibles, ne peuvent donner lieu qu'à des permissions précaires et révocables, accordées ou refusées par l'administration supérieure en tenant compte uniquement des intérêts généraux dont elle a la garde;

Vu la loi du 11 frimaire an VII, article 7;

Vu la loi du 5 avril 1884, articles 98 et 133;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et celle du 24 mai 1872;

CONSIDÉRANT que si, d'après les articles 98 et 133 de la loi du 5 avril 1884, les communes ont la faculté de percevoir des droits de stationnement ou de dépôt temporaire sur la voie publique, les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics, aucun tarif ne peut être établi, aux termes dudit article 98, que sous les réserves imposées par l'article 7 de la loi du 11 frimaire an VII, c'est-à-dire lorsque l'administration a reconnu qu'il n'aura pas pour effet de gêner la navigation, la circulation et la liberté du commerce; que la ville de Bourges ayant sollicité l'autorisation de percevoir des droits de location et de stationnement sur les dépendances du canal du Berry, le Ministre de l'intérieur a rejeté cette demande en se fondant, conformément à l'avis du Ministre des travaux publics, sur les graves inconvénients que présenteraient les taxes projetées au point de vue de la navigation et du commerce; qu'ainsi, et sans qu'il soit besoin d'examiner s'il faut assimiler les ports et quais des canaux à ceux des rivières, le ministre n'a fait qu'user des pouvoirs d'administration à lui conférés par les lois des 11 frimaire an VII et 5 avril 1884; que dès lors sa décision n'est pas susceptible de recours contentieux. (Rejet.)

(N° 251)

[12 avril 1889]

Communes. — Rues et places. — Arcades. — Clôture. — Servitude de reculement. — Permission de bâtir. — Refus d'autorisation. — Recours pour excès de pouvoirs. — (Sieur Ferraton).

Un maire commet un excès de pouvoirs en refusant à un propriétaire l'autorisation de clore les arcades de sa maison joignant la voie publique et sujette à reculement, si ces travaux ne sont pas confortatifs, s'ils ne sont pas de nature à contrarier l'exercice d'une servitude d'aqueduc reconnue par le propriétaire, et si la commune a été déboutée de sa demande et maintenue dans son prétendu droit de passage contesté par le riverain (*).

. . . .

(*) Rap. 12 mai 1869, Clément (*Ann.* 1870, p. 475); — 19 mars 1886, Barat-Oudot, p. 248. (*Rec. des Arr. du C. d'Et.*)

CONSIDÉRANT que pour refuser au sieur Ferraton l'autorisation de clore les arcades du rez-de-chaussée de sa maison, le maire de Monistrol-sur-Loire s'est fondé : 1° sur ce que ladite maison est sujette à reculement; 2° sur l'existence d'un aqueduc souterrain pour l'écoulement des eaux de la fontaine publique, et 3° sur un droit de passage en faveur des habitants;

Mais considérant d'une part qu'il résulte de l'instruction et qu'il est reconnu par l'administration, que dans les conditions où le requérant demandait à les exécuter, les travaux de clôture des arcades n'ont pas un caractère confortatif; que, d'autre part, il est établi par l'instruction que le sieur Ferraton a reconnu le droit de la commune en ce qui touche la servitude d'aqueduc, et que les travaux dont il s'agit ne pourront avoir pour effet d'en contrarier l'exercice; qu'enfin le requérant conteste le droit de passage invoqué par la commune et que celle-ci par jugement du tribunal d'Yssingeaux, du 11 août 1884, a été déboutée de sa demande tendant à être maintenue dans la possession annale dudit droit; que, dans ces circonstances, le maire de Monistrol-sur-Loire, ne pouvait se fonder sur aucun des motifs qu'il a invoqués pour refuser l'autorisation demandée, et qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué par application des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872... (Arrêté annulé.)

(N° 252)

[12 avril 1889]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Anticipation. — Classement et délimitation. — Voie privée. — Relaxe. — Interprétation. — Commission départementale. — Conseil de préfecture. — Arrêté de sursis. — Caractère préparatoire. — Recours. — Recevabilité. — (Sieur Tardif et commune de Néronde.)

L'arrêté par lequel le conseil de préfecture, saisi d'une contravention pour prétendue usurpation sur un chemin vicinal, décide qu'il sera sursis jusqu'à ce que la commission départementale ait déterminé, par voie d'interprétation de l'arrêté de classement, l'emplacement et les limites du chemin, n'est

pas susceptible d'être déféré en appel au Conseil d'État. — Cet arrêté n'a qu'un caractère préparatoire (1re *esp.*) (*).

La commission départementale saisie, par suite du renvoi du conseil de préfecture de l'interprétation d'un arrêté de classement, statue ultra petita, *lorsqu'elle interprète un autre arrêté de classement dont la connaissance ne lui a pas été renvoyée* (1re *esp.*).

Décidé que le chemin que le contrevenant a clôturé par des barricades n'a été classé régulièrement à aucune époque comme chemin vicinal, que, dès lors, ce fait ne constitue pas une contravention. Relaxe. (*Commune de Néronde*, 2e *esp.*).

1re Esp. (*Sieur Tardif contre commune de Néronde.*)

Vu les requêtes... pour le sieur Tardif, contre : 1° un arrêté du 20 janvier 1886, par lequel le conseil de préfecture du Puy-de-Dôme, saisi d'un procès-verbal dressé contre lui pour avoir usurpé le sol du chemin vicinal ordinaire n° 11 de la commune de Néronde, a sursis à statuer jusqu'à interprétation, par la commission départementale, de l'arrêté préfectoral de classement, du 8 novembre 1838; 2° une délibération de la commission départementale, du 28 avril 1886, intervenue en exécution de l'arrêté susvisé du conseil de préfecture, et par laquelle ladite commission a adopté les conclusions du service vicinal et a déclaré que depuis 1825 aucune délibération n'avait changé le tracé du chemin vicinal n° 11; — *Ce faisant, attendu* que le conseil de préfecture était incompétent pour statuer sur le procès-verbal, et que le sol en litige faisait partie d'un chemin privé; que la commission départementale, en déclarant que depuis 1825 aucune délibération n'avait changé le tracé du chemin vicinal n° 11, a excédé ses pouvoirs; qu'en effet, pour interpréter en ce sens ledit classement, elle a dû se référer à des documents antérieurs au classement de 1838, documents qu'elle n'avait pas à consulter et dont elle a d'ailleurs tiré des conséquences erronées; qu'en réalité le sol litigieux n'avait pas été incorporé dans le réseau en vertu du premier classement intervenu en 1825, ni en vertu d'un classement postérieur;

Vu les observations du Ministre de l'intérieur... tendant au rejet des requêtes du sieur Tardif, par le motif que le conseil de préfecture était incompétent, aux termes de la loi du 9 ventôse

(*) Voy. 9 mars 1877, Pelet de Lautrec, p. 248 et le renvoi. (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*)

an XIII, pour statuer sur le procès-verbal dressé contre le requérant, et que l'arrêté par lequel il a sursis à statuer jusqu'à interprétation par la commission départementale de l'arrêté de classement du 8 novembre 1838 n'est qu'une simple décision préparatoire non susceptible d'être déférée au Conseil d'État; que, d'autre part, la commission départementale a valablement apprécié la portée de l'arrêté de 1838, en déclarant que le sol en litige faisait toujours partie du réseau vicinal;

Vu la loi du 9 ventôse an XIII;

Vu les lois du 21 mai 1836 et du 10 août 1871;

SUR LE POURVOI *contre l'arrêté du conseil de préfecture en date du* 20 *janvier* 1886 :

Considérant que, par son arrêté du 20 janvier 1886, le conseil de préfecture, sans se dessaisir du fond, s'est borné à renvoyer devant la commission départementale la question d'interprétation de l'arrêté de classement du 8 novembre 1838; que cet arrêté ne faisait pas grief au sieur Tardif et réservait les droits des parties; que, dans ces circonstances, le recours du sieur Tardif n'est pas recevable;

Sur le pourvoi contre la délibération de la commission départementale du 23 *avril* 1886 *:*

Considérant que si la commission départementale, en interprétant, sur le renvoi du conseil de préfecture, l'arrêté de classement de 1838, a agi dans la limite de ses pouvoirs, c'est à tort qu'elle a interprété l'arrêté de classement de 1825, dont elle n'était pas saisie, et qu'elle a déclaré que la partie litigieuse du chemin passant par la propriété du sieur Tardif avait été classée comme chemin vicinal par ce dernier arrêté... (Requête rejetée. Délibération de la commission départementale annulée en tant qu'elle a déclaré que la partie litigieuse du chemin passant par la propriété du sieur Tardif a été classée en 1825 comme chemin vicinal.)

2e ESPÈCE. — (*Commune de Néronde contre sieur Tardif.*)

(Recours de la commune de Néronde contre un arrêté du 28 juillet 1886, par lequel le conseil de préfecture du Puy-de-Dôme, saisi d'un procès-verbal dressé contre le sieur Tardif pour usurpation de chemin vicinal ordinaire n° 11 de la commune de Néronde s'est déclaré incompétent; — *Ce faisant, attendu* que c'est à tort que le conseil de préfecture, après interprétation par la commission départementale de l'arrêté préfectoral de classement du 8 novembre 1838, a déclaré que la partie en litige de

ladite voie, quoique classée en 1825, avait cessé, en 1838, de faire partie du réseau vicinal; que l'arrêté du conseil de préfecture est en contradiction avec la délibération interprétative de la commission départementale, de laquelle il résultait clairement que le sol constituait encore un chemin vicinal; que l'arrêté de 1838 n'avait pu valablement, en l'absence des formalités nécessaires, déclasser par une simple prétérition une partie du chemin vicinal n° 11; que, dès lors, le conseil de préfecture était incompétent pour statuer sur le procès-verbal dressé contre le sieur Tardif, et qu'il y a lieu de décider que le chemin traversant sa propriété a été classé en 1825 comme chemin vicinal et n'a jamais été déclassé;

Vu les observations présentées pour le sieur Tardif... tendant au rejet de la requête, par le motif que le sol en litige a été déclassé et est devenue voie privée en 1838; que, d'autre part, l'arrêté du conseil de préfecture n'est pas en contradiction avec la délibération interprétative de la commission départementale;

Vu les observations du ministre de l'intérieur... tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué du conseil de préfecture, par le motif qu'il a méconnu le sens et la portée de la délibération interprétative de la commission départementale, qu'il avait lui-même provoquée; qu'il aurait dû ordonner la démolition de l'obstacle et le rétablissement des lieux en leur état primitif...;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les lois du 21 mai 1836 et du 10 août 1871;

CONSIDÉRANT que, si l'arrêté de classement du 30 mai 1825 porte que le chemin vicinal n° 11, partant de Néronde pour conduire chez Coussac par Guénestouse et chez Gaillard, traverse le territoire de la commune sur une longueur de 4.800 mètres, il résulte de l'instruction et de l'examen du plan joint au dossier, que le chemin ainsi désigné ne passait pas par les bâtiments appartenant au sieur Tardif, mais qu'il s'infléchissait et prenait une autre direction avant d'arriver à sa propriété; que la voie passant par ces bâtiments, sur laquelle le sieur Tardif a fait poser les barrières qui ont été l'objet du procès-verbal et qui n'a pas d'ailleurs la longueur déterminée par l'arrêté de 1825, n'a été classée comme chemin vicinal ni à cette date, ni à une date postérieure; que, dans ces circonstances, l'établissement par le sieur Tardif de clôtures sur ledit chemin ne saurait constituer une contravention... (Arrêté annulé. Renvoi du sieur Tardif des fins du procès-verbal dirigé contre lui. Requête de la commune de Néronde rejetée.)

(N° 253)

[12 avril 1889]

Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. —
(Demoiselle Ragon.)

Appréciation de l'indemnité en tenant compte de la quantité des objets transportés, du nombre et du poids des voitures, de l'étendue des parcours, de la saison et de toutes les circonstances de l'affaire.

Expertise. — Experts ayant visité le chemin, mais n'ayant pu constater directement les dégradations par suite de réparations quotidiennes exécutées pendant les transports. Régularité.

. . . .

SANS QU'IL SOIT BESOIN DE STATUER *sur les fins de non recevoir opposées à la requête :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les transports effectués par la demoiselle Ragon, pendant l'année 1886, ont causé au chemin de grande communication n° 15 des dégradations extraordinaires, et que, si lesdites dégradations n'ont pu être constatées directement par les experts, lors de la visite du chemin, c'est parce qu'elles avaient été l'objet de réparations quotidiennes pendant la durée des transports.

Considérant, d'autre part, que pour fixer le montant de la subvention spéciale à laquelle devait être imposée la demoiselle Ragon, l'expert de l'administration a tenu compte de la quantité des objets transportés, du nombre et du poids des voitures, de l'étendue des parcours, de la saison et des différentes circonstances dans lesquelles les transports ont été effectués et de l'influence que ces circonstances ont pu exercer sur la détérioration du chemin; qu'il résulte de l'instruction qu'en fixant la subvention, conformément à la proposition dudit expert, à 317 francs, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire;

En ce qui concerne les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant que ces frais ne sont pas exagérés et que la demoiselle Ragon ayant succombé dans sa demande, c'est avec raison qu'ils ont été mis à sa charge... (Rejet.)

(N° 254)

[12 avril 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Tierce expertise. — (Sieur Prieur contre Ministre des travaux publics).

Lorsque sur une expertise ordonnée par le conseil de préfecture, les experts, d'accord pour reconnaître qu'il y a eu plus-value *sur le matériel prêté par l'État à l'entrepreneur, n'ont été en désaccord que sur le chiffre de cette plus-value, le tiers expert peut conclure à une* moins-value (*).

Vu la requête pour le sieur Prieur... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 27 mars 1886 par lequel le conseil de préfecture de la Charente-Inférieure a refusé d'ordonner une nouvelle expertise pour l'évaluation du matériel de dragage prêté au requérant par l'administration et a homologué le rapport du tiers expert; — *Ce faisant, attendu* que la tierce expertise est irrégulière et nulle; que les experts avaient admis tous les deux l'existence d'une plus-value du matériel et qu'ils ne différaient que sur le montant de cette plus-value ; qu'au lieu de se borner à les départager sur ce point et à fixer pour la plus-value un chiffre intermédiaire, le tiers expert a procédé à une nouvelle expertise et a, sans discuter les rapports des experts, conclu à une moins-value de 10.915 francs; que, pour justifier ces conclusions, l'administration a écarté à tort toute une partie du rapport de son expert et n'a admis que la première partie qui doit au contraire être écartée, comme étrangère à l'entreprise du requérant et qui n'est qu'un devis de réparations; que seul le deuxième tableau dudit rapport doit être pris en considération et que ce tableau établit l'existence d'une plus-value; que, d'ailleurs, les conclusions du tiers expert sont inadmissibles en présence des dépenses d'entretien, d'amélioration et d'augmentation du matériel faites par le requérant; qu'enfin, une nouvelle expertise étant devenue impossible par la faute de l'administration, il y a lieu d'adopter le chiffre de l'expert du requérant;

(*) Le tiers expert est absolument libre dans ses appréciations, il n'est pas tenu de se renfermer dans la limite des propositions de l'un des deux experts.

déclarer nulle la tierce expertise et retrancher du débit du requérant la somme de 10.915 francs, porter à son crédit celle de 18.297 francs et condamner l'État à lui payer cette somme avec intérêts à partir du 3 septembre 1885 et intérêts des intérêts;

Vu les observations du Ministre des travaux publics... tendant au maintien de l'arrêté attaqué par les motifs; que la mission des experts se bornait à l'estimation du matériel; que l'expert de l'administration l'a estimé à 47.555 francs et l'expert du requérant à 129.822 francs; qu'il y avait donc lieu à tierce expertise; que le tierce expert a opéré en présence des parties, qu'il a eu entre les mains les rapports des experts, qu'il a motivé ses conclusions et qu'il a implicitement critiqué celles des experts; qu'il évalue le matériel à 100.610 francs, chiffre intermédiaire entre ceux des experts et qu'ainsi il échappe au reproche de ne pas les avoir départagés; que, d'autre part, si le requérant soutient que les experts étaient d'accord pour reconnaître l'existence d'une plus-value, son argumentation repose tout entière sur une partie du rapport de l'expert de l'administration qui doit être écartée comme étrangère à la mission de l'expert et qui ne contient d'ailleurs que des renseignements vagues et nécessairement inexacts;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Prieur, ledit mémoire enregistré comme ci-dessus le 17 février 1888, et par lequel il déclare persister dans ses précédentes conclusions;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1867;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction qu'au début de l'entreprise, le matériel confié par l'administration au sieur Prieur avait une valeur de 111.225 francs qui n'est pas contestée, qu'à l'expiration de l'entreprise, l'administration était tenue de reprendre ledit matériel avec la valeur qui lui serait attribuée par deux experts et en cas de désaccord par un tiers expert;

Considérant que les experts nommés, en 1885, par le sieur Prieur et l'administration n'ayant pas été d'accord, il y avait lieu de procéder à une tierce expertise et que le requérant ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire, en homologuant le rapport du tiers expert qui fixe la valeur du matériel à 100.610 francs. (Rejet.)

(N° 255)

[12 avril 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer d'Ajaccio à Mezzana. — Conditions générales du 16 *novembre* 1866. — (Sieur Chavelon contre Ministre des travaux publics).

Art. 10. — *Absence d'ordre écrit : rejet de la réclamation : changement d'inclinaison des talus* (1) *substitution de matériaux et de profils des enrochements* (6).

Art. 28. — *Force majeure. — Déchéance d'une réclamation formée plus de dix jours après l'événement* (1 *et* 4).

Art. 41. — *Réclamation relative à la classification des déblais présentée plus de vingt jours après la notification du décompte. Non-recevabilité* (3).

Déblais d'emprunt : demande de supplément de prix à cause de la présence du rocher. Rejet : le devis fixe un prix unique pour les déblais d'emprunt et la désignation des lieux d'emprunt n'était pas obligatoire (2).

Enrochements. — Cube établi d'après des profils approuvés par l'entrepreneur. Rejet (5).

Sujétion. — Parements vus exécutés d'après un profil type imposé à l'entrepreneur. Renvoi à l'expertise (7).

. . . .

(1) En ce qui concerne *le changement d'inclinaison des talus de la tranchée entre les profils* 33 *et* 34 *:*

Considérant, d'une part, que l'entrepreneur ne justifie d'aucun ordre écrit qui lui ait prescrit de modifier l'inclinaison des talus telle qu'elle était prévue au projet et qui puisse lui ouvrir un droit à indemnité;

Considérant, d'autre part, qu'en admettant que cette modification ait pu être nécessitée par un événement de force majeure, la réclamation n'a pas été produite dans un délai de dix jours fixé par l'article 28 des clauses et conditions générales et n'est dès lors pas recevable;

(2) *En ce qui concerne les déblais d'emprunt :*

Considérant que si l'avant-métré contenait la désignation de diverses propriétés pour y opérer des emprunts, cette indication n'avait rien d'obligatoire pour l'entrepreneur et que la circons-

tance que dans l'une desdites propriétés on aurait rencontré du rocher, ne saurait autoriser le sieur Chavelon à réclamer de ce chef un supplément de prix, en présence des dispositions formelles du bordereau des prix qui, après avoir fixé des prix différents pour les déblais ordinaires dans la terre et dans le rocher, prévoit pour les déblais d'emprunt un prix unique de 0f,70 le mètre cube;

(3) *En ce qui concerne la classification des déblais exécutés dans la gare d'Ajaccio :*

Considérant que la réclamation du sieur Chavelon n'a été formulée que quarante jours après la présentation du décompte, en dehors du délai fixé par l'article 41 des clauses et conditions générales; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture l'a rejetée comme non-recevable;

(4) *En ce qui concerne les déblais de terre et de rocaille enlevés par des coups de mer en* 1880 :

Considérant que le sieur Chavelon, pour prétendre de ce chef à une indemnité, soutient que les coups de mer dont il s'agit ont constitué des événements de force majeure;

Considérant que pour se prévaloir de cette circonstance l'entrepreneur devait, aux termes de l'article 28 des clauses et conditions générales, réclamer dans le délai de dix jours; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté comme non-recevable la réclamation du requérant, produite en dehors du délai précité;

(5) *En ce qui concerne la taille des bordures de trottoirs des chemins de service :*

Considérant que l'entrepreneur soutient que les bordures, prévues en moellons smillés, ont été exécutées en pierre de taille;

Mais considérant qu'il ne justifie d'aucun ordre écrit qui lui ait prescrit ce changement; qu'ainsi il n'est pas fondé à réclamer de ce chef aucune plus-value;

(6) *En ce qui concerne les enrochements supplémentaires en moellons pour boucher les vides des gros blocs dans le perré du chemin de la plage :*

Considérant que le cube des enrochements a été établi, conformément à l'article 10 du cahier des charges, suivant des profils acceptés sans réserve par l'entrepreneur et que ce dernier ne justifie d'aucun ordre qui lui ait enjoint d'exécuter des enrochements supplémentaires en dehors des prévisions du devis;

(7) *En ce qui concerne les parements vus des murs de soutènement, parapets, ponts et passages supérieurs du Lazaret :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'administration a fait exécuter au sieur Chavelon pour la confection des parements vus un modèle type auquel l'entrepreneur a été tenu de se conformer; que ce fait, dans le cas où il serait établi qu'il en est résulté pour le sieur Chavelon une sujétion particulière, serait de nature à lui ouvrir un droit à indemnité; qu'il y a lieu, dès lors, de renvoyer le sieur Chavelon devant le conseil de préfecture pour y être statué sur ce chef de sa réclamation, après une expertise ayant pour but de déterminer si l'exécution des parements vus, conformément au modèle type précité, a constitué un changement apporté aux prévisions du devis et d'évaluer, s'il y a lieu, le montant de l'indemnité à laquelle peut prétendre l'entrepreneur... (Renvoi du sieur Chavelon devant le conseil de préfecture pour être statué sur sa réclamation relative aux parements vus des murs de soutènement, parapets, ponts et passages supérieurs du Lazaret, après une expertise ayant pour but de déterminer si l'exécution de ces parements vus conformément au modèle type imposé par l'administration, a constitué un changement apporté aux prévisions du devis et d'évaluer, s'il y a lieu, le montant de l'indemnité à allouer à l'entrepreneur. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus rejeté. Dépens mis pour 4/5 à la charge du sieur Chavelon et pour 1/5 à la charge de l'État.)

(N° 256)

[12 avril 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Travaux modifiés. — Travaux supplémentaires. — (Commune de Domont contre sieurs Magot, héritiers Cordonnier et Blondel).

Marché à forfait. — Décidé qu'en présence des modifications apportées par la commune en cours d'exécution, et de l'exécution de travaux non prévus au devis, le forfait prévu n'était plus opposable (*).

(*) « Il faut mettre d'abord sous les yeux du Conseil : le devis de 1868, le plan qui l'accompagne et le marché des entrepreneurs avec la municipalité

Travaux supplémentaires autorisés par le conseil municipal, la commission de surveillance des travaux, ou l'architecte, ou nécessaires pour pourvoir à des nécessités qui se sont produites en cours d'exécution : condamnation de la commune au paiement (*).

Rabais. — Il ne porte que sur les sommes dues aux entrepreneurs et non sur le chiffre des malfaçons.

Procédure. — Conseil d'État. — Signification de l'ordonnance de soit communiqué faite au fils du défendeur, n'ayant pas mandat pour recevoir cette signification : déchéance (**).

. . . .

SUR LE POURVOI *dirigé contre les sieurs Magot et Cordonnier :*

Considérant que la commune de Domont soutient que le prix des travaux de restauration de l'église, définis au marché souscrit par les sieurs Magot et Cordonnier, ne peut dépasser le chiffre de 15.238f,05 et que les travaux exécutés en dehors des prévisions dudit marché ne doivent être payés aux entrepreneurs, que s'ils ont été formellement autorisés par le conseil municipal;

Mais considérant; d'une part, qu'aux termes de leur marché, les sieurs Magot et Cordonnier ne se sont engagés à exécuter pour ce maximum de 15.238f,05 que les travaux prévus au devis; que la commune reconnaît que quelques-uns de ces travaux ont été, avec son consentement, remplacés par d'autres; qu'en outre, il résulte de l'instruction que, pour accomplir la restauration définie au marché, il a été nécessaire d'exécuter des ouvrages qui n'étaient pas portés au devis; que, dans ces circonstances, la commune n'est pas fondée à soutenir que le maximum fixé par le contrat primitif était applicable au marché ainsi modifié;

---

de Domont. Il nous paraît évident que ces pièces ne peuvent constituer un véritable marché à forfait. Le plan est incomplet, dépourvu de cotes, aucune façade, aucune coupe ne l'accompagnent; le devis est insuffisamment établi, dépourvu de toute partie descriptive; le marché est ambigu et n'engage les entrepreneurs à exécuter pour 16.000 francs que les travaux portés au devis. Or, la commune de Domont, par une décision du 16 avril 1876, a reconnu l'existence de travaux supplémentaires, entre autres la façade de l'église, construite en pierres et en moellons, tandis que, d'après le devis, elle ne devait être qu'une cloison provisoire en briques. Il y a donc lieu d'écarter la qualification de forfait donnée au marché du 5 décembre 1868, par la commune de Domont ». (Avis du conseil des bâtiments civils, M. Guillaume, rapporteur). — Rap. 8 février 1889, Bernard, *suprà*, p. 206.

(*) Voy. 7 décembre 1888, commune de Lucenay-les-Aix (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*, p. 942).

(**) Rap. 7 août 1874, Ville de Paris c. Firino (*Ann.* 1876, p. 542).

Considérant, d'autre part, que les ouvrages qui ne rentraient pas dans les prévisions du marché, ont été autorisés par le conseil municipal, par une commission déléguée par lui, ou par l'architecte chargé de la direction des travaux, et que quelques-uns de peu d'importance qui n'ont pas été formellement autorisés ont eu pour objet unique de pourvoir à des nécessités qui se sont produites en cours d'exécution ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il devait être tenu compte desdits ouvrages aux entrepreneurs;

Sur les conclusions subsidiaires relatives à l'application du rabais :

Considérant que le rabais de 4 p. 100 n'est applicable qu'au prix des ouvrages dont le paiement est dû aux sieurs Magot et Cordonnier, et non au montant des malfaçons, qu'il y a lieu de laisser à leur charge; qu'ainsi la commune n'est pas fondée à demander que le chiffre du rabais soit porté à 1.313f,14, mais que c'est par suite d'une erreur de calcul que le conseil de préfecture l'a fixé à 984f,85 et qu'il doit être de 1.047f,83;

Considérant que, déduction faite de cette somme, ainsi que des acomptes déjà payés et des malfaçons, le solde de l'entreprise reste fixé à 9.147f,90 ;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il ne soit pas alloué d'intérêts aux entrepreneurs :

Considérant que les sieurs Magot et Cordonnier ont demandé les intérêts des sommes auxquelles ils ont droit, dans leur conclusions en date du 5 août 1879; que, dès lors, la commune n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture leur a alloué lesdits intérêts;

Sur le pourvoi dirigé contre le sieur Blondel, architecte :

Considérant qu'aux termes de l'article 3 du décret du 2 novembre 1864, les ordonnances de soit communiqué rendues sur des pourvois au Conseil d'État doivent être notifiées dans le délai de deux mois, sous peine de déchéance;

Considérant que l'ordonnance de soit communiqué ci-dessus visée n'a pas été signifiée dans le délai prévu par l'article précité au sieur Blondel père, contre lequel était dirigé le pourvoi de la commune de Domont, et qui n'est décédé qu'après l'expiration dudit délai; qu'elle l'a été seulement, ainsi qu'il résulte de l'exploit d'huissier ci-dessus visé en date du 18 décembre 1883, au sieur Frantz Blondel, et au domicile de celui-ci; qu'il n'est pas allégué que ledit sieur Frantz Blondel eût aucun mandat pour recevoir cette notification; que, dès lors, la commune a

encouru la déchéance prononcée par l'article précité... (Solde à payer aux sieurs Magot et aux héritiers Cordonnier pour l'entreprise de restauration de l'église de Domont, fixé à 9.147f,90. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la commune contre les sieurs Magot et Cordonnier, et ses conclusions contre le sieur Blondel rejetées. Commune de Domont condamnée aux dépens.)

(N° 257)

[12 avril 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Interprétation d'une clause du cahier des charges relative au paiement des parements droits et moulures : décidé que le métrage doit être calculé d'après les surfaces réelles et non d'après celles prévues au devis estimatif. — (Sieur Jullienne contre Ville de Rouen).

Expertise. — Honoraires d'experts réduits par le Conseil d'État (de 3.100 *francs à* 2.100 *francs).*

. . . .

Considérant qu'aux termes de l'article 8 du cahier des charges de l'entreprise, le métrage de la pierre de taille sera fait, d'après le ravalement exécuté, en inscrivant chaque morceau dans le plus petit parallélogramme possible; les autres travaux seront comptés d'après leurs poids, surfaces ou cubes réels, sauf les parties spéciales pour lesquelles le devis indique des évaluations particulières acceptées par l'entrepreneur et qui subiront le rabais obtenu par l'adjudication;

Considérant que de l'examen du devis il résulte que lesdites évaluations particulières visent les prix fixés pour l'exécution des balustrades ou les plus-values allouées à l'entrepreneur pour des tailles supplémentaires et l'épannelage des sculptures, mais ne s'appliquent pas à la taille des parements droits et moulurés des ouvrages en pierre de Saint-Maximin et de Vernon;

Considérant qu'en effet le devis estimatif dispose que la pierre de taille doit être payée au mètre cube, y compris fourniture, taille des lits et joints, montage, bardage, pose et jointoiement, mais que la taille des parements droits et moulurés doit être payée à part; que si ledit devis prévoit un rendement de 12 mètres

superficiels de parements par mètre cube de pierre tendre de Saint-Maximin et de 14 mètres superficiels par mètre cube de demi-roche de Saint-Maximin ou de pierre dure de Vernon, cette disposition, qui ne constitue qu'une simple évaluation, n'a pu avoir pour effet d'enlever au requérant, pour le cas où la superficie des parements droits et moulurés dépasserait 12 ou 14 mètres carrés par mètre cube de pierre employée, le droit de demander que le prix de l'excédent lui soit payé d'après les prix fixés par le devis pour le mètre carré de parements;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le supplément de prix auquel le requérant a droit, de ce chef, doit être fixé comme il suit : pierre dure de Vernon, 61^{mq},68, à 6 francs l'un, soit 370^{f},08 ; demi-roche de Saint-Maximin, 537^{mq},11, à 4 francs l'un, soit 2.148^{f},44; pierre tendre de vergelé de Saint-Maximin, 1.093^{mq},31, à 2 francs l'un, soit 2,186^{f},62, soit en totalité, rabais de 12 p. 100 déduit, 4.140^{f},60;

En ce que concerne les intérêts :

Considérant que le sieur Jullienne a demandé les intérêts devant le conseil de préfecture, le 15 décembre 1884; que c'est à partir de cette date, conformément à l'article 1153 du Code civil, que les intérêts doivent courir à son profit;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts :

Considérant que le sieur Jullienne a demandé au Conseil d'État, le 25 août 1886 et le 2 mars 1888, les intérêts des intérêts; qu'à chacune de ces dates il était dû au sieur Jullienne, en vertu de la demande précédente, plus d'une année entière d'intérêts; que, dès lors, et par application de l'article 1184 du Code civil, le sieur Jullienne a droit, à partir du 25 août 1886 et du 2 mars 1888, aux intérêts des sommes qui pouvaient lui être dues à chacune de ces dates;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que la ville de Rouen succombant dans l'instance engagée, il y a lieu de faire droit aux conclusions du sieur Jullienne et de mettre à la charge de la ville la totalité des frais d'expertise;

Mais considérant que l'arrêté attaqué fixe le montant des frais et honoraires des experts, conformément à leur demande, à la somme de 3.102 francs; que ce chiffre est excessif; qu'il sera fait, d'après les circonstances de l'affaire, une juste appréciation des honoraires dus aux experts en en fixant le chiffre à la somme de 2.100 francs, débours és compris, et qu'il y a lieu de réformer en ce sens l'arrêté attaqué... (La ville de Rouen paiera au sieur

Jullienne, en sus du décompte dressé par l'architecte : 1° la somme de 2.469f,83 admise par le conseil de préfecture; 2° la somme de 4.140f,58. Ces sommes produiront intérêts à partir du 15 décembre 1884. Intérêts échus au 26 août 1886 et au 2 mars 1888, capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir de ces dates. Frais et honoraires dus aux experts fixés à la somme de 2.100 francs, laquelle sera supportée en totalité par la ville de Rouen. Arrêté du conseil de préfecture réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la requête rejeté. Dépens supportés par la ville de Rouen.)

(N° 258)

[12 avril 1889]

Travaux publics communaux. — Offre de concours. — Rues de Paris. — (Ville de Paris contre compagnie du chemin de fer du Nord.)

Décidé que l'élargissement de la rue de Saint-Quentin, dans la partie comprise entre la rue Lafayette et le boulevard Magenta, ne fait pas partie des travaux de voirie exécutés aux abords de la gare du Nord, au paiement desquels la compagnie des chemins de fer du Nord s'est engagée, en vertu du traité du 16 *décembre* 1858, *à participer, jusqu'à concurrence des deux tiers de la dépense nette* (*).

. . . .

CONSIDÉRANT que la convention passée le 16 décembre 1858 entre la ville de Paris et la compagnie du chemin de fer du Nord avait pour objet l'exécution du plan des abords de la nouvelle gare, travaux auxquels la compagnie devait, aux termes de l'article 5, contribuer dans la proportion des deux tiers de la dépense nette de l'ensemble de l'opération; que le préambule de cette convention porte qu'on est convenu des dispositions suivantes : 1° ouverture d'un boulevard de 30 mètres de largeur, de la rue de Dunkerque au point de croisement du boulevard du Nord et de la rue Lafayette, dans l'axe principal de la gare projetée; 2° ouverture d'une rue de 20 mètres de largeur con-

(*) Voy. les observations de M. Le Vavasseur de Précourt (*Revue générale d'administration*, t. XXXV, 1889, t. II, p. 64).

duisant de la rue de Dunkerque au boulevard du Nord, dans l'axe de la cour de départ et répétant symétriquement la partie de la rue de Saint-Quentin comprise entre la place de Roubaix et de la rue Lafayette, dans l'axe de la cour d'arrivée; 3° formation d'une place devant la façade de la nouvelle gare, répétant à l'Ouest la partie Est, qui sera conservée, de la place de Roubaix;

Considérant que, si ce préambule ajoute que, comme conséquence de ces dispositions, le plan approuvé par le décret du 19 novembre 1855 pour la rue de Saint-Quentin serait modifié et l'on reviendrait au plan primitif qui assignait à cette rue une largeur de 20 mètres seulement, cette mention n'est que la constatation de l'accord des parties pour reconnaître qu'il n'y avait plus lieu de porter à 30 mètres l'élargissement de la rue de Saint-Quentin, que la ville de Paris était tenue d'effectuer à ses frais en vertu du décret précité du 19 novembre 1855 et de la convention passée entre elle et l'État le 3 mai 1858; et pour réserver en conséquence à la ville la faculté de solliciter de l'autorité compétente la réduction à 20 mètres de cet élargissement, à l'effet de conserver à la rue de Saint-Quentin, dans toute sa longueur, la largeur de 20 mètres qu'elle avait déjà aux abords de la gare, entre la place de Roubaix et la rue Lafayette; qu'il suit de là, qu'en décidant qu'aucune clause de la convention du 16 décembre 1858 n'obligeait la compagnie du chemin de fer du Nord à contribuer à l'élargissement à 20 mètres de la rue de Saint-Quentin, le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire... (Rejet avec dépens.)

(N° 259)

[12 avril 1889]

Travaux publics. — Dommages susceptibles d'être diminués ou supprimés. — Indemnité annuelle. — (Ministre des travaux publics contre sieur Damoiseau-Tissut).

Lorsqu'un dommage variable par sa nature est susceptible d'être supprimé en totalité ou en partie et d'être apprécié chaque année, il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour dépréciation définitive (*).

(*) Voy. dans le même sens, 2 mai 1884, Ministère des travaux publics et le renvoi (*Ann.* 1884, p. 1004). Rapp. 3 juin 1881, Compagnie du Nord (*Ann.* 1882, p. 1114); — 8 janvier 1875, Manessier (*Ann.* 1876, p. 1068).

. . . .

Considérant que si les travaux de construction de la ligne de Saint-Florentin à Vitry-le-François ont apporté certaines modifications à l'écoulement des eaux, et si, par suite, la propriété du sieur Damoiseau-Tissut a été exposée à des inondations dont le retour est probable, rien ne s'oppose à ce que les dommages qui pourront en résulter soient appréciés chaque année; que, variables par leur nature, ils peuvent même cesser de se produire, par suite de l'agrandissement d'un aqueduc en vue duquel des travaux préparatoires ont déjà été ordonnés; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a reconnu au sieur Damoiseau-Tissut un droit à indemnité pour dépréciation définitive de sa propriété et a décidé, en conséquence, qu'il serait procédé à une tierce expertise à l'effet d'en déterminer le montant... (Arrêté annulé en tant qu'il a prescrit une tierce expertise à l'effet d'évaluer l'indemnité à laquelle le sieur Damoiseau-Tissut aurait droit à raison de la dépréciation définitive de sa propriété.)

(N° 260)

[12 avril 1889]

Travaux publics communaux. — Ville de Paris. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Carrière en exploitation. — (Sieur Laziès contre sieur Petit de la Borde.)

Il y a carrière ouverte et dès lors il y a lieu au paiement des matériaux extraits lorsqu'antérieurement à l'occupation, une autre exploitation portant sur les mêmes matériaux (meulière), avait été commencée sur une parcelle voisine appartenant au même propriétaire.

Privation de culture. — Lorsque le propriétaire reçoit le prix des matériaux extraits, il ne peut prétendre à une indemnité pour privation de culture qui n'est que la conséquence de l'exploitation de la carrière.

Indemnités aux fermiers, accordées en vertu de conventions auxquelles le propriétaire a été étranger. Non-lieu à les déduire de l'indemnité accordée au propriétaire.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, qu'antérieurement aux extractions opérées par le sieur Laziès en vertu de l'arrêté d'occupation du 12 août 1880, une autre exploitation, portant sur les mêmes matériaux avait été commencée sur la propriété du sieur Petit de la Borde à une très faible distance des parcelles fouillées par l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, la dame Petit de la Borde est fondée à soutenir que ladite propriété devait être considérée comme à l'état de carrière ouverte dans les parcelles exploitées par le sieur Laziès, et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que le propriétaire avait droit à une indemnité représentant la valeur des matériaux extraits;

Considérant que le requérant ne justifie pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire, en fixant cette indemnité à 19.589f,65.

En ce qui touche l'indemnité pour privation de culture mise par le conseil de préfecture à la charge de l'entrepreneur :

Considérant que la dame Petit de la Borde, propriétaire du sol, qui reçoit la valeur des matériaux extraits, ne peut prétendre à une indemnité pour privation de culture, cette privation étant la conséquence nécessaire d'une exploitation de carrière dont elle profite, et que, dès lors, il y a lieu de faire droit à ce chef des conclusions de la requête;

En ce qui touche les conclusions du sieur Laziès, tendant à faire déduire de l'indemnité due à la dame Petit de la Borde le montant des sommes payées par lui aux sieurs Meunier et Chaumette, fermiers :

Considérant que lesdites sommes ayant été payées aux fermiers à la suite de conventions auxquelles le propriétaire du sol est resté étranger, il n'y a pas lieu d'en tenir compte pour les déduire de l'indemnité due par l'entrepreneur à la dame Petit de la Borde;

En ce qui touche les frais d'expertise, de tierce expertise et les dépens :

Considérant qu'ils doivent être mis à la charge du sieur Laziès... (Arrêté du conseil de préfecture réformé dans celle de ses dispositions par laquelle il a condamné le sieur Laziès à payer au sieur Berthauld, fermier, une indemnité de 112f,69 pour privation de culture. Surplus des conclusions du sieur Laziès rejeté. Frais d'expertise, de tierce expertise et dépens à sa charge.)

(N° 261)

[12 avril 1889]

Travaux publics communaux. — Dommages causés à un immeuble par l'exhaussement d'un chemin vicinal ordinaire. — Appréciation de l'indemnité (*). — (Commune de Brassac contre sieur Bosc).

Plus-value. — Décidé que cet immeuble n'avait acquis aucune plus-value directe susceptible d'entrer en compensation avec l'indemnité (**).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts, qu'en fixant à 1.523f,44 le montant de l'indemnité due par la commune de Brassac au sieur Bosc, le conseil de préfecture a fait une juste évaluation du dommage causé à l'immeuble du sieur Bosc par les travaux d'exhaussement du chemin vicinal ordinaire n° 6, et que la commune n'est pas fondée à demander que cette indemnité soit réduite à raison d'une plus-value qui ne saurait dans l'espèce être opposée au sieur Bosc;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Bosc a demandé, le 1er mars 1887, les intérêts de la somme qui lui a été accordée par le conseil de préfecture; qu'il y a lieu, dès lors, par application de l'article 1153 du Code civil, de lui allouer les intérêts de ladite somme à partir de cette date... (Requête de la commune rejetée. L'indemnité allouée au sieur Bosc portera intérêts à son profit à partir du 1er mars 1887. Surplus des conclusions du sieur Bosc rejeté. Commune condamnée aux dépens.)

(N° 262)

[12 avril 1889]

Voirie (*Grande*). — *Routes nationales*. — (Sieur Fleury).

Commet une contravention de grande voirie celui qui, sans

(*-**) Rap. 3 février 1882, Ratier (*Ann.* 1882, p. 57).

autorisation, promène ses chevaux sur les accotements d'une route nationale : condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal (Fleury, 1re esp.) (*).

Procédure. — Non-recevabilité d'un recours formé plus de trois mois après la notification de l'arrêté attaqué (Fleury, 2e esp.).

1re ESPÈCE.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que le sieur Fleury s'est servi sans autorisation, pour la promenade de ses chevaux, de l'accotement de la route nationale n° 155, à laquelle il a ainsi causé des dégradations; que ce fait constituait une contravention à l'ordonnance susvisée du 4 août 1731, et que, par suite, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné le sieur Fleury à 150 francs d'amende et aux frais du procès-verbal... (Rejet.)

2e ESPÈCE.

(Recours contre deux arrêtés en date des 29 octobre et 3 novembre 1887: Sarthe. — Rejet : vu la loi du 27 pluviôse an VIII et le décret du 22 juillet 1806; l'arrêté attaqué a été notifié le 7 novembre 1887 au sieur Fleury, son pourvoi n'a été enregistré à la préfecture de la Sarthe que le 26 mars 1888, en dehors du délai de trois mois imparti par le décret du 22 juillet 1806; ainsi la requête n'est pas recevable.)

(N° 263)

[10 mai 1889]

Communes. — Service des eaux. — Cahier des charges. — Interprétation. — (Compagnie générale des Eaux contre Ville d'Ancenis).

Décidé par interprétation du cahier des charges de la concession, que la ville n'a pas réclamé une fourniture d'eau supérieure à la quantité prévue au cahier des charges, que, dès lors, la compagnie n'est pas fondée à demander le paiement de cette fourniture supplémentaire.

(*) Voy. 24 juin 1887, Collignon (route départementale) (*Ann.* 1888, p. 269).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'aux termes de l'article 6 du traité passé par la ville d'Ancenis avec la compagnie générale des Eaux et approuvé par le préfet de la Loire-Inférieure, la compagnie doit fournir à la ville un minimum de 100 mètres cubes par jour; qu'aux termes de l'article 14 du même traité, la fourniture faite à la ville pourra être supérieure aux 100 mètres cubes obligatoires, si celle-ci le désire, jusqu'à concurrence de 500 mètres cubes, mais que toute fourniture supplémentaire au delà des 100 mètres cubes ne pourra être inférieure à 50 mètres cubes, et ne sera plus réduite pendant toute la durée de la concession;

Considérant que de la combinaison de ces deux articles il résulte que la fourniture d'eau qui devait être faite par la compagnie d'après son traité, en l'absence de toute demande nouvelle de la part de la ville, était de 100 mètres cubes par jour; que si la compagnie est fondée à soutenir que l'augmentation de la fourniture d'eau dans les conditions prévues par l'article 14 constituait, non une modification au traité, pour laquelle une délibération du conseil municipal, approuvée par le préfet, eût été nécessaire, mais une simple mesure d'exécution rentrant dans les pouvoirs propres du maire, ladite compagnie n'établit pas dans l'espèce que la ville ait entendu réclamer cette augmentation; qu'en effet, non seulement la compagnie n'a reçu aucune demande de la ville, mais que, lors de la vérification contradictoire qui a eu lieu le 9 juin 1884, à l'effet d'examiner les appareils et de préciser les conditions de leur fonctionnement, elle n'a pas fait connaître à la ville les conséquences qui pouvaient résulter, au point de vue du volume d'eau fourni, des conditions ainsi déterminées; que la ville n'a eu connaissance de cette augmentation qu'à la fin du premier mois, lors du paiement réclamé par la compagnie pour la quantité d'eau fournie pendant cette période, et qu'elle a immédiatement protesté contre ladite augmentation; que, dans ces circonstances, la compagnie générale des eaux n'est pas fondée à demander le paiement des fournitures d'eau supérieures à 100 mètres cubes par jour... (Rejet avec dépens.)

(N° 264)

[10 mai 1889]

Travaux publics communaux — Décompte. — Expertise prétendue incomplète. — Rejet : les experts ont rempli exactement leur

mission et examiné toutes les réclamations. — (Commune de Saint-Pierre-le-Bost contre sieur Auroy).

. . . .

CONSIDÉRANT que la commune de Saint-Pierre-le-Bost se fonde, pour demander un supplément d'expertise, sur ce que les deux experts choisis par elle et le sieur Auroy n'auraient pas procédé à une vérification complète de toutes les malfaçons existant dans les ouvrages;

Mais considérant que ladite commune n'apporte aucune justification à l'appui de ses allégations; qu'il résulte, au contraire, de l'instruction que les deux experts, qui se sont trouvés d'accord sur tous les points, ont rempli leur mission dans les conditions déterminées par l'arrêté du 21 janvier 1887, ordonnant l'expertise; qu'ils ont examiné dans leur rapport toutes les réclamations qui leur avaient été soumises; qu'ils ont notamment constaté que les quelques modifications au devis dont se plaint la requérante ont été exécutées par l'entrepreneur d'après les ordres de l'architecte et de la municipalité; qu'enfin, pour l'établissement du décompte, ils ont fait état de toutes les malfaçons imputables au sieur Auroy; que, dans ces circonstances, la commune requérante n'est pas fondée à demander l'annulation de l'arrêté attaqué;

Sur les intérêts des intérêts réclamés par le sieur Auroy :

Considérant que le sieur Auroy demande, dans son mémoire du 28 novembre 1888, les intérêts des intérêts des sommes lui restant dues, et qu'il y a lieu, par application de l'article 1154 du Code civil, de les lui allouer à partir de cette date... (La requête de la commune de Saint-Pierre-le-Bost est rejetée. Les intérêts des sommes restant dues au sieur Auroy sur son décompte seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à son profit. La commune est condamnée aux dépens.)

(N° 265)

[10 mai 1889]

Travaux publics. — Décompte. — Entretien de routes départementales. — Épuisement des carrières prévues au devis. — (Sieur Armand contre département de la Seine-Inférieure).

Art. 29. — Lorsqu'en dehors de toute faute et de toute

convenance particulière de l'entrepreneur et par suite de l'épuisement de plusieurs carrières prévues au devis, les distances moyennes des transports indiquées au devis ont été augmentées de telle façon que l'économie du marché en a été modifiée, l'entrepreneur a droit à une indemnité. Renvoi à l'expertise.

Sujétions dans l'extraction des matériaux. Rejet.

. . . .

CONSIDÉRANT que par sa requête le sieur Armand tend à être indemnisé des sujétions qui seraient résultées pour lui, tant de l'épuisement que des difficultés d'exploitation de certaines carrières indiquées aux devis de ses entreprises; qu'en ce qui touche les difficultés d'extraction, cette demande ne saurait être admise; mais qu'il résulte de l'article 23 du devis des travaux d'entretien soumissionnés par le sieur Armand, que la distance moyenne des transports fixée pour chaque section d'après la distance de chaque lieu d'extraction à la route, était un des éléments du marché; que, s'il était établi que, en dehors de toute faute de l'entrepreneur et des convenances particulières qui auraient pu le déterminer à employer les matériaux de certaines carrières pour les travaux de sections de routes autres que celles auxquelles elles étaient affectées, des carrières se sont trouvées complètement épuisées, et qu'il en est résulté une augmentation telle de la distance moyenne à parcourir, que l'économie du marché en a été sensiblement modifiée, ces faits pourraient être de nature à donner à l'entrepreneur un droit à indemnité; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, par l'arrêté attaqué, a refusé d'ordonner aucune vérification, et qu'il y a lieu de renvoyer le sieur Armand devant le même conseil de préfecture pour qu'il y soit procédé à une expertise à l'effet de rechercher si, dans certaines sections de route, le nombre des carrières réellement épuisées a été tel que les prévisions des devis, en ce qui concerne la distance moyenne des transports se soient trouvées complètement modifiées, et, dans le cas de l'affirmative, d'évaluer le montant de l'indemnité qui pourrait être due de ce chef à l'entrepreneur... (Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure pour y être statué après expertise contradictoire.)

(N° 266)

[10 mai 1889]

Travaux publics communaux. — Résiliation et réadjudication sans mise en demeure. — (Sieur Lefort contre Ville de Saint-Germain-en-Laye).

Le refus d'exécuter un travail commandé par le maire (enlèvement de la croix du cimetière) ne saurait entraîner contre l'entrepreneur la résiliation de son marché d'entretien des travaux communaux et sa réadjudication sans qu'il y ait eu au préalable un arrêté de mise en demeure fixant un délai pour l'exécution du travail. Indemnité allouée à l'entrepreneur (*).

Double degré de juridiction. Non-recevabilité de demandes non soumises au conseil de préfecture, et formulées pour la première fois devant le Conseil d'État.

. . . .

Sur les conclusions *du requérant tendant à l'allocation d'une indemnité par le motif que la résiliation et la réadjudication sur folle enchère des travaux de son entreprise auraient été prononcées à tort, le travail qu'il a refusé d'exécuter ne rentrant pas dans les conditions de son marché et dans tous les cas, en violation des formes prévues par le cahier des charges :*

Considérant qu'en admettant même que le travail commandé au sieur Lefort, et qui consistait à enlever la croix de fer fixée au-dessus de la porte du cimetière de Saint-Germain-en-Laye et à la remettre dans les magasins de la ville, constituât un travail d'entretien ou de réparation rentrant dans les prévisions de son marché, l'article 29 du cahier des charges dispose que, dans le cas où l'entrepreneur ne se conformera pas aux ordres qui lui seront donnés, un arrêté du maire le mettra en demeure de satisfaire aux dispositions des ordres de service; qu'à l'expiration du délai accordé, si l'entrepreneur n'a pas obtempéré à l'injonction qui lui a été faite, le maire pourra prononcer la résiliation du marché et la réadjudication à la folle enchère de l'entrepreneur ou bien prescrire l'établissement d'une régie;

(*) Rap. 16 mars 1883, Olivo Guidi (*Rec. des Arr. du C. d'Ét.*, p. 297).

Considérant que ni l'exploit d'huissier du 18 avril 1885, par lequel le maire de Saint-Germain-en-Laye, sommait le sieur Lefort d'avoir à exécuter l'ordre de service du 14 du même mois, ni la lettre du maire du 19 avril, ne constituaient la mise en demeure qui devait, d'après l'article 29 du cahier des charges précité, précéder l'arrêté ordonnant les mesures prises contre lui; que, dans ces circonstances, le requérant est fondé à soutenir que la résiliation et la réadjudication des travaux de son entreprise ont été indûment prononcées et que la commune de Saint-Germain est tenue de l'indemniser du préjudice qu'il a subi; qu'il sera fait une exacte appréciation de ce préjudice en allouant au requérant une indemnité de 1.000 francs;

Sur les conclusions du sieur Lefort tendant à la restitution de son cautionnement et au paiement des travaux exécutés par lui jusqu'au 20 avril 1885 :

Considérant que ces demandes n'étaient pas comprises dans les conclusions sur lesquelles le conseil de préfecture a eu à statuer; que, dès lors, lesdites réclamations présentées pour la première fois par le sieur Lefort dans son mémoire ampliatif constituent des demandes nouvelles qui ne peuvent être portées directement devant le Conseil d'État... (Arrêté annulé. La ville paiera au sieur Lefort, à titre de dommages-intérêts, la somme de 1.000 francs. Surplus des conclusions rejeté. Ville condamnée aux dépens.)

(N° 267)

[10 mai 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Distribution d'eau. — (Sieurs Fortin, Hermann et Cᵉ contre ville de Rochefort.)

Modifications apportées, en cours d'exécution, aux ouvrages. — Substitution de voûtes en béton aux voûtes en briques prévue au bordereau : plus-value allouée (4ᵉ chef). — Renforcement des cintres résultant de la substitution, sur l'ordre de l'architecte de la ville, de voûtes en béton aux voûtes en briques prévues au devis : supplément de dépense : appréciation de l'indemnité due (1ᵉʳ chef).

Mode d'exécution des arêtiers et des intrados des voûtes non prévu au marché : façon profitable à la bonne exécution des

travaux et supérieure à celle de la maçonnerie ordinaire : plus-value allouée (2e chef).

Ordres. — Épaisseur des enduits : prix unique; pas d'ordre de l'architecte exigeant une épaisseur plus grande que celle commandée par les règles de l'art (3e chef).

Délai pour réclamer. — L'absence de réclamation à l'époque où les modifications ont été effectuées n'entraîne pas la déchéance des droits à indemnité (1er chef).

Transport de terres. — Cube des déblais transportés calculé d'après le cube de la fouille augmenté d'un huitième pour foisonnement et sous déduction d'un cube égal à celui remblayé en terre ou en moellons provenant des fouilles (5e chef).

Frais de surveillance des travaux en régie. — Omission prétendue au décompte, mais non justifiée, de salaires des chefs de chantier (6e chef).

Épuisement. — Prix fixé à forfait pour la location des machines : rejet de la demande d'indemnité à raison des épuisements nécessaires pour les travaux prévus au forfait : indemnité allouée pour les épuisements continués pour l'exécution des travaux imprévus (7e chef).

. . . .

(1) EN CE QUI CONCERNE *le renforcement des cintres : — Sur les conclusions de la ville de Rochefort tendant à faire décider qu'il n'est dû aux sieurs Fortin, Hermann et Ce aucune indemnité de ce chef :*

Considérant que la ville soutient qu'en fait la substitution des voûtes en béton aux voûtes en briques n'a entraîné pour les entrepreneurs, en ce qui concerne les cintres, aucun supplément de dépense; qu'elle soutient, en outre, que les entrepreneurs n'ayant pas fait constater, au moment de l'exécution des travaux, la nature et le nombre des cintres employés, ne sont plus recevables à réclamer une indemnité de ce chef;

Mais considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que la confection des cintres nécessaires pour faire les voûtes en béton dans les conditions où elles ont été exécutées, sur l'ordre de l'architecte de la ville, a occasionné aux entrepreneurs une dépense plus considérable que celle qu'ils auraient été obligés de faire pour les cintres qui devaient être employés à la construction des voûtes en briques prévues au devis; que, d'autre part, si les sieurs Fortin, Hermann et Ce n'ont pas fait constater, au moment de l'exécution des voûtes, le cube des bois et le nombre des cintres employés, cette circonstance n'est pas de

nature à faire rejeter leur réclamation comme non recevable, le dossier contenant d'ailleurs les éléments nécessaires pour permettre de fixer le chiffre de l'indemnité qui doit leur être accordée;

Sur les conclusions subsidiaires de la ville de Rochefort et sur les conclusions des sieurs Fortin, Hermann et Cᵉ en ce qui concerne le montant de l'indemnité :

Considérant qu'il sera fait une exacte appréciation de l'indemnité due aux entrepreneurs en la fixant à 500 francs, et qu'il y a lieu, dès lors, de réformer sur ce point l'arrêté attaqué qui ne leur a accordé qu'une plus-value de 379f,85;

(2) *En ce qui concerne les voûtes d'arête inférieures et les piliers qui les supportent : — Sur les conclusions de la ville de Rochefort tendant à la suppression de la plus-value accordée par le conseil de préfecture aux entrepreneurs pour ces ouvrages :*

Considérant, d'une part, que le marché ne contient pas l'indication des conditions dans lesquelles devaient être exécutés les arrêtiers et les intrados des voûtes et que ces conditions n'ont pas été réglées par les ordres de l'architecte de la ville; que, d'autre part, il résulte de l'instruction que les maçonneries dont il s'agit ont reçu une façon plus soignée que celle des maçonneries ordinaires parementées auxquelles s'applique le prix n° 13 du bordereau, et que cette façon a été profitable à la bonne exécution de l'ouvrage, qu'il suit de là que la ville n'est pas fondée à soutenir qu'il n'était rien dû aux entrepreneurs en sus du prix prévu au bordereau pour les maçonneries ordinaires parementées;

Sur les conclusions des sieurs Fortin, Hermann et Cᵉ tendant à ce qu'il leur soit alloué le prix de la maçonnerie en moellons smillés :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers expert que les maçonneries dont il s'agit n'ont pas été exécutées en moellons smillés, qu'ainsi les entrepreneurs ne se sont pas fondés à réclamer l'application du prix porté au bordereau pour cette nature d'ouvrage;

Considérant, d'ailleurs, que le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation de la plus-value due aux entrepreneurs pour les arêtiers et les intrados des voûtes, en sus du prix de la maçonnerie ordinaire parementée, en la fixant à 1f,75 par mètre superficiel;

(3) *En ce qui concerne les enduits : — Sur les conclusions des*

entrepreneurs tendant à ce qu'il leur soit alloué un supplément de prix de 2.945f,55 :

Considérant qu'un prix unique de 3f,50 est porté au bordereau des prix pour les enduits, sans aucune indication d'épaisseur; que ce prix, dans la commune intention des parties, devait rémunérer les enduits exécutés avec l'épaisseur qu'il était nécessaire de leur donner pour la bonne exécution de l'ouvrage et eu égard à la nature des maçonneries à enduire; que les entrepreneurs ne justifient pas qu'ils aient été obligés, sur l'ordre de l'architecte de la ville, de donner aux enduits une épaisseur plus grande que celle qui leur était commandée par les règles de l'art; que, dès lors, ils ne sont pas fondés à réclamer pour ces enduits un prix supérieur à celui de 3f,50 porté au bordereau;

(4) *En ce qui concerne la plus-value pour substitution des voûtes en béton aux voûtes en briquettes : — Sur les conclusions du recours incident :*

Considérant que la ville de Rochefort, pour contester le droit des entrepreneurs à une indemnité, soutient que ces derniers avaient accepté de construire des voûtes en béton au prix prévu au bordereau pour les voûtes en briquettes, mais qu'il ne résulte pas des lettres produites par la ville qu'une convention de cette nature soit intervenue entre elle et les sieurs Fortin, Hermann et Ce; que, par suite, ladite ville n'est pas fondée à réclamer la suppression de la plus-value allouée par le conseil de préfecture aux entrepreneurs de ce chef;

Sur les conclusions des sieurs Fortin, Hermann et Ce, et sur les conclusions de la ville en ce qui touche le montant de l'indemnité à allouer aux entrepreneurs :

Considérant qu'en fixant à 2f,65 par mètre carré, conformément aux propositions du tiers expert, le supplément de prix dû aux entrepreneurs, le conseil de préfecture en a fait une exacte appréciation;

(5) *En ce qui concerne le transport des terres :*

Considérant que, pour soutenir que le volume des terres transportées aurait dû être mesuré directement d'après les dimensions du dépôt, les requérants se fondent sur ce qu'il aurait été impossible de l'évaluer d'après le cube des déblais qui ont servi à faire le dépôt;

Mais considérant, qu'en fait, il était possible de mesurer le volume des terres transportées d'après le cube des déblais qui avaient été mis en dépôt; qu'il suffisait pour cela de procéder ainsi que l'ont fait le tiers expert et le conseil de préfecture,

c'est-à-dire de déduire de la masse totale des déblais extraits des tranchées et mesurés au vide de la fouille : 1° le volume des pierres employées aux constructions; 2° le volume des terres employées en remblais;

Considérant toutefois que les calculs du tiers expert doivent être rectifiés sur le point qui fait l'objet des conclusions subsidiaires des entrepreneurs; qu'en effet le volume des déblais employés en remblais a été à tort compté comme égal au cube du vide à combler, tandis qu'à raison du foisonnement, il n'a fallu qu'un cube moindre de déblais mesurés au vide de la fouille dont ils ont été extraits pour remplir les excavations;

Considérant qu'en tenant compte pour les déblais en remblais qui ont été pilonnés et tassés du foisonnement d'un huitième seulement, il y a lieu de porter de 6.442^{mc},82 à 9.385^{mc},83 le volume des terres transportées et d'allouer, par suite, à l'entrepreneur un supplément de prix de 3.060 francs.

(6) *En ce qui concerne les frais de surveillance des travaux exécutés en régie :*

Considérant que les sieurs Fortin, Hermann et Ce ne produisent aucune justification de nature à faire admettre qu'une partie des salaires des chefs de chantiers qui ont été employés à la surveillance des travaux exécutés en régie ait été omise au décompte de l'entreprise; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur réclamation de ce chef;

(7) *En ce qui concerne les épuisements :*

Considérant qu'il résulte de la correspondance échangée entre l'architecte de la ville et les entrepreneurs que dans la commune intention des parties, la somme de 9.000 francs que la ville s'est engagée à payer aux sieurs Fortin, Hermann et Ce était un prix fixé à forfait pour la location des machines pendant tout le temps qu'il serait nécessaire de les employer pour les épuisements à exécuter en vue des travaux prévus au moment où ladite convention est intervenue; qu'il suit de là que les entrepreneurs ne sont fondés à demander aucun supplément de prix pour les retards qui ont été apportés pour quelque cause que ce soit aux épuisements afférents auxdits travaux;

Mais considérant qu'il est établi par l'instruction que la ville a commandé et fait exécuter postérieurement à la convention ci-dessus rappelée des travaux qui ne pouvaient être prévus au moment où ladite convention est intervenue et qui ont accru la durée des épuisements; que, de ce chef, les entrepreneurs ont

droit à une indemnité, et qu'il en sera fait une exacte appréciation en la fixant à 1.000 francs;

(8) *Sur les intérêts :*

Considérant que les sieurs Fortin, Hermann et Cᵉ ont droit aux intérêts à partir du 20 août 1878, date à laquelle ils en ont fait la demande devant le conseil de préfecture, et qu'il y a lieu de leur accorder les intérêts à partir de cette date;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que les sieurs Fortin, Hermann et Cᵉ ont demandé les intérêts des intérêts les 22 mars 1886 et 11 août 1887, qu'à chacune de ces dates il leur était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, par application de l'article 1154 du Code civil, il doit être fait droit auxdites demandes;

Considérant que lesdits entrepreneurs ont demandé, *en outre*, les intérêts des intérêts le 21 avril 1886, mais qu'à cette date il ne leur était pas dû une année d'intérêts depuis le jour où les intérêts doivent être capitalisés en vertu de la présente décision pour produire eux-mêmes intérêts; que, par suite, il y lieu de rejeter cette dernière demande;

(9) *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, les sieurs Fortin, Hermann et Cᵉ d'une part, et d'autre part la ville de Rochefort ne sont pas fondés à soutenir que c'est à tort que les frais d'expertise ont été mis pour un tiers à la charge des entrepreneurs et pour le surplus à la charge de la ville;

Sur les conclusions des sieurs Fortin, Hermann et Cᵉ tendant à faire réduire à 642 francs la somme à allouer au tiers expert pour ses frais et honoraires :

Considérant que les requérants n'établissent pas qu'en réglant à 1.065 francs le montant des frais et honoraires dus au sieur Bonnel, tiers expert, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des sommes qui lui sont dues... (La ville de Rochefort paiera aux sieurs Fortin, Hermann et Cᵉ, en sus des sommes qu'elle a été condamnée à payer par l'arrêté du conseil de préfecture et avec les intérêts à partir du 20 août 1878 : 1° pour le renforcement des cintres, 120ᶠ,15 ; 2° pour le transport des terres, 3.060ᶠ,72 ; 3° pour la location des machines employées aux épuisements, 1.000 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les intérêts des sommes dues aux sieurs Fortin, Hermann et Cᵉ seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir des 22 mars 1886 et 11 août 1887. Le surplus des conclusions des sieurs Fortin, Hermann et Cᵉ et le recours incident

de la ville de Rochefort sont rejetés. Les dépens sont mis à la charge de la ville de Rochefort.)

(N° 268)

[10 mai 1889]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Chemin vicinal d'intérêt commun. — (Sieur Savio contre préfet de la Lozère ès qualités.)

Art. 42. — Déblais. — Rocher de dureté imprévue. — En présence de la clause de l'article 71 du devis type des chemins vicinaux, disposant que « le prix des déblais porté au bordereau et au détail estimatif est un prix moyen à forfait qui doit être appliqué à tous les déblais, quels qu'ils soient, prévus au projet » et que « l'entrepreneur s'interdit toute réclamation à raison de la dureté imprévue des déblais et que par le fait de sa soumission, il reconnaît que l'examen des lieux et des terrains lui suffit pour fixer son rabais sur le prix moyen en tenant compte de l'aléa inhérent au marché, » l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer un prix supplémentaire à raison de ce qu'il a rencontré un rocher excessivement dur, dont les sondages insuffisants n'avaient pas révélé la présence (*) *(1er chef). Application du même article aux déblais exécutés sur des parties de route dont le tracé a été modifié en cours d'exécution : ces modifications ont été approuvées sans réserves par l'entrepreneur ou simplement approuvée et non prescrites par l'administration (1er chef). Si, au contraire, ces modifications ont été imposées à l'entrepreneur et s'il ne les a pas acceptées, il y a lieu à renvoi à l'expertise à l'effet de déterminer si ces modifications ont nécessité l'extraction d'un plus grand cube de rocher, et d'un rocher plus dur que celui qu'aurait nécessité l'exécution du projet primitif (1er chef).*

Retard dans le piquetage du tracé du chemin ayant rendu les transports plus onéreux : renvoi à l'expertise (2e chef).

Sujétion. — Nombre d'ouvriers exagéré imposé à l'entrepre-

(*) Rapp., 25 février 1887, Foy, et les renvois (*Ann.* 1888, p. 7). — 8 février 1889, Autixier, *supra*, p. 154. — 15 février 1889, Ministre des travaux publics, *supra*, p. 225.

neur par un ordre de service. Rejet : les agents voyers n'ont pas exécuté cet ordre dans sa teneur et n'ont pas exigé un nombre d'hommes supérieur à celui pouvant être utilement employé (3e chef).

Réclamations. — Non-recevabilité de réclamations portant sur d'autres chefs que ceux ayant fait l'objet de réserves lors de l'acceptation du décompte (4e chef).

. . . .

(1) EN CE QUI CONCERNE *les déblais :*

Considérant que l'entrepreneur fonde sa demande d'indemnité: 1° sur ce qu'il aurait rencontré du rocher d'une extrême dureté et dont l'extraction aurait le caractère d'un travail imprévu; 2° sur ce que diverses modifications apportées par l'administration au projet primitif auraient entraîné pour le requérant l'obligation d'extraire des déblais dans des conditions plus onéreuses que celles en vue desquelles avait été fixé le prix de 85 centimes par mètre cube prévu au bordereau;

En ce qui concerne les parties des travaux exécutées conformément aux plans primitifs :

Considérant qu'aux termes de l'article 71 du cahier des charges de l'entreprise « le prix des déblais porté au bordereau et au détail estimatif est un prix moyen à forfait qui doit être appliqué à tous les déblais, quels qu'ils soient, prévus au projet »; que le même article du devis porte que l'entrepreneur s'interdit toute réclamation à raison de la dureté imprévue des déblais, et que, par le fait de sa soumission, il reconnaît que l'examen des lieux et des terrains lui suffit pour fixer son rabais sur le prix moyen en tenant compte de l'aléa inhérant au marché;

Considérant qu'en présence de ces dispositions expresses du cahier des charges, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer un supplément de prix à raison de la grande dureté du rocher qu'il aurait rencontré, et que l'insuffisance des sondages pratiqués antérieurement à l'adjudication ne lui aurait pas permis de prévoir;

En ce qui concerne les parties des travaux pour lesquelles des modifications ont été apportées aux plans et projets primitifs :

Considérant que le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet de rechercher quelle indemnité doit être accordée à l'entrepreneur à raison de la modification apportée par l'administration au projet primitif entre les profils 625 et 631; que, sur ce point, sa décision ne fait l'objet d'aucun pourvoi, mais que le sieur Savio demande la réformation dudit arrêté en tant qu'il a

rejeté sa réclamation relative aux modifications opérées entre les profils 185 et 205, 478 et 624, ainsi qu'à onze autres modifications de tracé;

En ce qui touche la modification du projet entre les profils 185 *et* 205 :

Considérant que l'avant-métré des travaux que comportait cette modification a été approuvé sans réserves par le sieur Savio le 9 juin 1881; que, dès lors, par application de l'article 71 du cahier des charges qui prévoit expressément ce cas, le prix porté au bordereau pour les déblais doit être appliqué aux déblais de toutes natures qui ont été extraits en exécution du projet modifié, et que l'entrepreneur n'a droit à aucune indemnité supplémentaire;

En ce qui touche la modification du projet entre les profils 478 *et* 624 :

Considérant qu'il a été reconnu par l'administration que cette modification avait été imposée à l'entrepreneur, et qu'il n'a été produit aucune pièce d'où il résulterait l'acceptation par le sieur Savio de l'avant-métré des travaux à exécuter par suite de cette modification; que l'entrepreneur soutient que les déblais extraits pour la confection de cette partie du chemin comprenaient une proportion plus grande de rocher et du rocher plus dur que les déblais qu'il aurait dû extraire pour l'exécution du projet primitif; que, si ces allégations étaient vérifiées elles donneraient lieu, à l'allocation d'un supplément de prix au bénéfice de l'entrepreneur; qu'il y a donc lieu, réformant sur ce point l'arrêté attaqué, d'ordonner que les experts désignés devant le conseil de préfecture rechercheront si les déblais entre les profils 478 et 624 ont été d'une extraction plus onéreuse que ceux qui auraient dû être extraits si l'entrepreneur avait exécuté le projet primitif, et dans le cas de l'affirmative, quelle indemnité doit être allouée au sieur Savio de ce chef;

En ce qui concerne les onze autres modifications :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'elles n'ont pas été prescrites à l'entrepreneur, mais qu'elles ont été seulement approuvées par l'administration;

(2) *Sur les conclusions du requérant tendant à ce qu'il soit alloué une indemnité de* 8.060f,71 *pour le préjudice que lui auraient occasionné, en ce qui concerne le transport de la chaux et l'approvisionnement des moellons destinés à l'exécution des travaux de la partie supérieure de la route, les retards apportés par l'ad-*

ministration dans le piquetage du tracé de la partie inférieure du chemin comprise entre le col de Saltre et le collet :

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement sur le bien fondé des prétentions de l'entrepreneur sur ce point; que, dès lors, il y a lieu de renvoyer l'examen de ce chef de réclamation aux experts qui rechercheront si les retards dont se plaint le sieur Savio sont de nature à ouvrir un droit à indemnité au profit de cet entrepreneur et, dans le cas de l'affirmative, quel est le montant de l'allocation qui devait lui être accordé pour le transport de la chaux et l'approvisionnement des moellons destinés à l'exécution des travaux de la partie supérieure de la route;

(3) *En ce qui concerne la demande d'indemnité pour les fausses manœuvres et pertes de temps d'ouvriers occasionnées à l'entrepreneur par l'exécution de l'ordre de service du* 17 *décembre* 1881 *prescrivant au sieur Savio d'employer au moins* 160 *ouvriers sur ses chantiers :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'ordre de service du 17 décembre 1881 n'a pas été exécuté dans sa teneur, et que dans la mesure où l'administration en a exigé l'exécution, il n'a pas eu pour effet d'obliger l'entrepreneur à entretenir sur ses chantiers un nombre d'ouvriers supérieur à celui qui pouvait être utilement employé sur lesdits chantiers, eu égard à leur étendue et aux ouvrages qui restaient à exécuter;

(4) *En ce qui concerne les autres demandes d'indemnité présentées par l'entrepreneur :*

Considérant que le sieur Savio a, le 15 octobre 1883, accepté le décompte de son entreprise se montant à 213.826f,01, en se réservant seulement de présenter des réclamations s'élevant au total à 36.090f,64 sur les quatre chefs qui ont été ci-dessus examinés; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté comme non-recevables les autres demandes présentées par l'entrepreneur en dehors de ces quatre chefs de réclamation... (Indépendamment de la mission qui leur a été donnée par l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture, les experts designés devant ledit conseil rechercheront si l'exécution des déblais entre les profils 478 et 624 a été, par suite de modifications apportées par l'administration dans le tracé de cette partie du chemin, plus onéreuse que si le projet primitif avait été exécuté, et, dans le cas de l'affirmative, quelle indemnité devrait être allouée au sieur Savio de ce chef; ils rechercheront en second lieu si les retards apportés par l'administration au

piquetage du tracé de la partie de la route comprise entre le col de Saltre et le Collet, sont de nature à ouvrir un droit à une indemnité au profit du sieur Savio, et, dans le cas de l'affirmative, quel est le montant de l'indemnité qui devrait lui être allouée de ce chef pour le transport de la chaux et l'approvisionnement des moellons destinés à l'exécution des travaux entre le col de Saltre et les Pendidis. Arrêté réformé en ce qu'il a de contaire. Surplus des conclusions rejeté. Dépens mis pour deux tiers à la charge des communes intéressées au chemin d'intérêt commun n° 14, du département de la Lozère, et pour un tiers à la charge du sieur Savio.)

(N° 269)

[10 mai 1889]

Travaux publics. — Dommages. — Extraction de matériaux. — (Sieur Osselin-Lambin contre Compagnie du chemin de fer du Nord.)

L'extraction de sable faite à une distance de 40 à 120 mètres d'un terrain dans lequel le propriétaire a autorisé des entrepreneurs à extraire du gravier à un prix fixé par mètre cube doit être considérée comme faite dans une carrière en exploitation, et dès lors le propriétaire a droit au prix des matériaux extraits; mais des parcelles en culture, éloignées de plusieurs centaines de mètres de cette carrière et séparées d'elle par des terrains appartenant à des tiers ne sauraient être considérées comme en étant la continuation, alors qu'il n'est pas établi que les matériaux fort abondants aux alentours fassent partie du même banc (*).

Remise en état des terrains fouillés : indemnité due.

VU LA REQUÊTE... pour le sieur Osselin-Lambin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 23 juin 1885, par lequel le conseil de préfecture de l'Oise a refusé de considérer comme des carrières en exploitation une partie des terrains occupés par la compagnie du Nord, et n'a fixé qu'à $0^{f},50$ le prix du

---

(*) Rapp., 22 février 1884, préfet de l'Aube (*Ann.* 1884, p. 825). — 11 mai 1888, Gaillot (*Ann.* 1889, p. 337).

mètre cube de sable extrait de ses carrières; — *Ce faisant, attendu* que dès 1879 le requérant a fait connaître par des circulaires imprimées son intention de vendre le sable de son domaine; que la même année les entrepreneurs Grusy et Latarget ont retiré des quantités importantes de sable des parcelles nos 629 et 630 auxquelles le conseil de préfecture a dû reconnaître le caractère de carrières exploitées, que les autres parcelles occupées ensuite par la compagnie du Nord distantes des premières de 40 à 120 mètres ont fourni des matériaux exactement semblables et provenant du même banc, et doivent par suite être considérées comme un prolongement de la première exploitation; que, d'ailleurs, ces diverses parcelles étant contiguës à des chemins ou facilement desservies réunissent toutes les conditions pour que la valeur des matériaux en provenant soit due au requérant; que le prix de 0f,50 par mètre cube alloué par le conseil de préfecture pour le sable extrait des parcelles 629-630 est très inférieur à la valeur réelle constatée dans la région et devrait être relevé à 1 franc, que le cube total y compris le foisonnement des matériaux extraits a atteint 26.754 mètres cubes; condamner la compagnie du chemin de fer du Nord à payer au requérant la somme de 26.754 francs avec intérêts du jour de la demande, la condamner en outre aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en défense et le recours incident produit au nom de la compagnie du chemin de fer du Nord... tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué, à ce que la condamnation prononcée contre la compagnie soit réduite à 2.105f,89 et très subsidiairement pour le cas où le caractère de carrière en exploitation serait maintenu aux parcelles 629-630, à faire fixer à 1.898f,29 seulement les indemnités afférentes aux autres parcelles...;

Vu le décret du 8 février 1868;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

EN CE QUI TOUCHE *les parcelles* 629 *et* 630 :

Sur les conclusions du sieur Osselin-Lambin tendant à ce que le prix du gravier extrait soit élevé de 0f,50 *à* 1 *franc le mètre cube, et sur le recours incident de la compagnie du Nord tendant à faire décider que ces parcelles ne renfermaient pas de carrière en exploitation et subsidiairement que la valeur des matériaux en provenant devait être réduite à* 207f,60 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'en 1879 le sieur Osselin-Lambin a autorisé des entrepreneurs à exploiter comme carrière moyennant le prix de 0f,50 par mètre cube de grève extraite les parcelles en question; qu'elles sont désignées comme

carrière en exploitation par un procès-verbal de constat dressé lors de l'arrêté d'occupation du 15 juin 1880; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la compagnie du Nord à tenir compte au propriétaire de la valeur des matériaux extraits; et que ni le sieur Osselin, ni la compagnie n'établissent que le Conseil en ait fait une inexacte évaluation en allouant de ce chef 1.166f,90;

En ce qui touche les parcelles 635, 636, 637, 593, 478, 479 *et* 483 *:*

Sur les conclusions du sieur Osselin-Lambin tendant à obtenir 1 *franc par mètre cube de matériaux provenant de ces parcelles, et sur les conclusions de la compagnie du Nord tendant à faire réduire de* 2.065f,57 *à* 1.898f,29, *les indemnités accordées pour privation de jouissance, dépréciation du sol et remise en culture :*

Considérant que les parcelles ci-dessus désignées sont toutes séparées du point où une carrière a été ouverte, par des terrains appartenant à d'autres propriétaires et que la plupart en sont distantes de plusieurs centaines de mètres; que si la compagnie du Nord a pu y trouver du sable pareil à celui précédemment extrait des parcelles 629 et 630, il n'en résulte pas que ces matériaux fort abondants aux alentours proviennent d'un même banc; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de reconnaître le caractère de carrières exploitées à des terrains jusque-là réservées à la culture; que, d'autre part, la Compagnie n'est pas fondée à refuser le paiement de la somme de 167f,28, représentant la remise en état des terrains fouillés et allouée conformément aux propositions de son expert;

Sur les conclusions de la compagnie du Nord tendant à faire modifier la répartition des frais d'expertise :

Considérant que les parties ayant succombé l'une et l'autre sur des chefs importants de leurs prétentions, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a fait supporter à chacune d'elles les frais de son expert et la moitié des frais de tierce expertise;

Sur les intérêts :

Considérant que l'arrêté attaqué en a fixé le point de départ au 12 décembre 1883, date de la demande; que le requérant a réclamé en outre les intérêts des intérêts par ses mémoires enregistrés au Conseil d'État, les 5 novembre 1885 et 6 mai 1887; qu'à chacune de ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts et qu'il y a lieu de faire droit à ses conclusions sur ce chef... (Les recours du sieur Osselin-Lambin et conclusions incidentes de la compagnie sont rejetées. Intérêts capitalisés au

5 novembre 1885 et 6 mai 1887. Les dépens seront supportés par le sieur Osselin, sauf ceux du recours incident qui resteront à la charge de la compagnie du Nord.)

(N° 270)

[10 mai 1889]

Travaux publics. — Dommages. — Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Abaissement d'une rampe. — Modification de l'accès d'une maison riveraine, et déchaussement du mur de soutènement de cette propriété. — Indemnité allouée. — (Commune de Donzy contre sieur d'Hubert.)

Exécution des travaux. — La commune, auteur du dommage, qui a soutenu en première instance n'en avoir causé aucun, ne peut pas être autorisée à exécuter elle-même les travaux nécessaires à sa réparation.

Vu la requête... pour le commune de Donzy... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 7 avril 1886, par lequel le conseil de préfecture de la Nièvre l'a condamnée à payer au sieur d'Hubert la somme de 2.000 francs à titre d'indemnité pour dommages causés par l'exécution de travaux publics, et a mis à sa charge la totalité des dépenses; — *Ce faisant, attendu* que si l'exécution des travaux d'abaissement du chemin vicinal n° 1 a eu pour effet de modifier le chemin d'accès de la propriété du sieur d'Hubert, la commune a offert de réparer le dommage qui pouvait résulter de cette modification en élargissant ledit chemin; que le sieur d'Hubert, qui n'a pas accepté cette offre, ne peut réclamer aucune indemnité de ce chef, que la solidité du mur de soutènement de la propriété du sieur d'Hubert n'a pas été compromise par l'exécution des travaux; mettre les dépens à la charge du sieur d'Hubert;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté par le sieur d'Hubert... tendant au rejet du pourvoi et à l'allocation d'une indemnité de 2.800 francs...;

Vu les nouvelles observations présentées pour la commune de Donzy... et dans lesquelles elle conclut subsidiairement à ce qu'elle puisse, si bon lui semble, exécuter elle-même les travaux de consolidation prescrits par les experts;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

SUR LE RECOURS *de la commune de Donzy :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture en fixant à 2.000 francs, l'indemnité due par la commune de Donzy au sieur d'Hubert pour les dommages résultant des modifications apportées à l'assiette du chemin d'accès et au soubassement du mur de sa propriété, a fait une exacte évaluation desdits dommages;

Sur les conclusions subsidiaires de la commune de Donzy tendant à être autorisée à exécuter elle-même les travaux de consolidation du mur reconnus nécessaires par les experts, si mieux elle n'aime payer la partie de l'indemnité évaluée à 700 francs, afférente à ce chef :

Considérant que la commune requérante a soutenu devant le conseil de préfecture et devant le Conseil d'État que les travaux qu'elle a exécutés n'avaient pas eu pour effet de modifier les conditions de stabilité du mur de la propriété du sieur d'Hubert; que, dans ces circonstances, et eu égard à la nature des travaux reconnus nécessaires par les experts pour la consolidation de ce mur, il n'y a pas lieu d'autoriser la commune à exécuter elle-même ces travaux;

Sur le recours incident :

Considérant que le conseil de préfecture a compris dans le chiffre de l'indemnité qu'il a fixée, la réparation de tous les dommages causés à la propriété du sieur d'Hubert par les travaux exécutés par la commune, et que ledit sieur d'Hubert ne justifie pas que cette indemnité soit insuffisante... (La requête de la commune de Donzy et le recours incident du sieur d'Hubert sont rejetés. Les dépens sont mis à la charge de la commune de Donzy, sauf les frais du recours incident qui seront supportés par le sieur d'Hubert.)

(N° 271)

[17 mai 1889]

Communes. — Chemins vicinaux. — Reconnaissance. — Commission départementale. — Exception de propriété. — Sursis. — Excès de pouvoirs. — (Sieur Périer.)

La commission départementale est tenue de surseoir à la

reconnaissance d'un chemin rural, jusqu'à ce que les prétentions d'un particulier à la propriété de ce chemin, soulevées lors de l'enquête, aient été jugées par l'autorité compétente, lorsque ces prétentions sont appuyées par des actes authentiques produits au dossier (*).

Frais de timbre et d'enregistrement. Non-lieu à les rembourser : le recours a lieu sans frais.

. . . .

CONSIDÉRANT que le requérant a soutenu contrairement à la demande de la commune de Bonnelles, qu'il était propriétaire du chemin porté sur l'état de reconnaissance des chemins ruraux présenté par ladite commune sous le n° 18, et qu'il a produit ses titres à l'appui de cette prétention; que, dans ces circonstances et en procédant par la décision attaquée au classement et à la reconnaissance comme chemin rural dudit chemin, avant qu'il ait été statué sur la question de propriété soulevée à son égard, la commission départementale de Seine-et-Oise a excédé les pouvoirs qu'elle tient de la loi susvisée du 20 août 1881;

Sur les conclusions tendant au remboursement des frais de timbre et d'enregistrement :

Considérant que l'article 88 de la loi du 10 août 1871 dispose que les recours au Conseil d'État contre les décisions des commissions départementales peuvent être formés sans frais... (Est annulée la décision du 5 janvier 1887 par laquelle la commission départementale de Seine-et-Oise a ordonné le classement et la reconnaissance comme chemin rural du chemin porté à l'état de reconnaissance joint au dossier sous le n° 18. — Conclusions à fin de remboursement des frais de timbre et d'enregistrement rejetées.)

DÉCISION SEMBLABLE. — *Sieur Desfontaines* (chemins ruraux n°s 14, 15, 16 et 18).

(*) Voy., dans le même sens, 9 novembre 1888, Chaudon (*Ann.* 1889, p. 722). — 8 mars 1889, Donau, p. 737.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 272)

[30 septembre 1890]

Application de la loi sur les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs. — Mandatement des indemnités.

Monsieur le préfet, pour compléter les instructions que je vous ai précédemment données sur l'application de la loi du 8 juillet 1890(*), j'ai l'honneur de vous indiquer dans la présente circulaire, après m'être entendu sur ce point avec M. le Ministre des finances, comment seront réglées les indemnités allouées par l'article 16 de ladite loi, aux délégués à la sécurité des ouvriers mineurs.

Le délégué doit vous adresser au début de chaque mois un seul état comprenant à la fois les visites qu'il a faites et celles qu'a faites son suppléant dans le mois précédent; mais, d'après le paragraphe 6 de l'article 16 de la loi, vous avez à établir, après vérification de l'état par les ingénieurs des mines, deux mandats distincts, l'un pour le délégué et l'autre pour le délégué suppléant.

La répartition éventuelle entre les deux délégués de l'indemnité mensuelle minimum, prévue par la dernière phrase du paragraphe 2 de l'article 16 de la loi, comporte l'observation suivante :

Cette indemnité minimum correspond souvent à un nombre de journées supérieur au nombre maximum des journées que le délégué doit employer aux visites réglementaires d'après l'arrêté rendu en vertu de la première phrase du même paragraphe 2. La loi n'a pas indiqué pour ce cas le mode de répartition de l'indemnité entre le délégué et le délégué suppléant. On admettra

(*) *Ann.* 1890, p. 541.

que l'indemnité doit se répartir proportionnellement au nombre de journées effectivement consacrées par chacun aux visites réglementaires.

L'état qui sera présenté mensuellement par le délégué en vertu du paragraphe 5 de l'article 16 devra s'établir conformément au modèle n° 4 ci-joint. Le délégué n'aura à remplir que l'état proprement dit. La vérification et le décompte qui suivent l'état seront établis par les ingénieurs.

Le délégué fournira son état en double expédition pour que l'un reste comme minute aux ingénieurs.

En droit, il incomberait aux délégués de dresser leur état sur du papier fourni par eux. Toutefois, pour faciliter le service, les ingénieurs des mines pourront remettre aux délégués des formules modèle n° 4 qui seront envoyées aux ingénieurs, sur leur demande, par l'Administration.

Avec l'état détaillé, dressé par les délégués et vérifié par lui, l'ingénieur en chef vous transmettra un état récapitulatif (modèle n° 5) qui seul devra être produit par vous à l'appui des mandats de payement individuels que vous aurez à délivrer.

Les ingénieurs des mines vérifieront les états détaillés des délégués avec le plus grand soin. Ils trouveront les éléments de cette vérification, soit dans les renseignements recueillis au cours de leurs tournées et dans l'instruction des accidents faite par leur service, soit dans les extraits, qui ont dû leur être transmis, du registre spécial prévu par l'article 3 de la loi. Ils n'accepteront en compte aucune journée pour laquelle la justification du temps employé ne leur aura pas été fournie.

Les erreurs doivent être rectifiées avec d'autant plus de soin que l'exploitant a le droit d'en obtenir le redressement par la voie contentieuse, et que, par suite, les sommes indûment payées par lui pourraient retomber, dans certains cas, à la charge du Trésor.

Si une erreur, ainsi établie par la juridiction administrative, paraissait avoir été commise sciemment par un délégué, vous auriez à appliquer à ce délégué l'article 15 de la loi, du chef d'abus dans l'exercice de ces fonctions.

Cet article devrait également être appliqué lorsque des erreurs de cette nature et de ce caractère seraient directement reconnues et redressées par les ingénieurs des mines.

L'imputation des sommes mandatées aux délégués devra être faite sur le chapitre à ce consacré dans le budget des travaux publics.

Les ordonnances de décharge et réduction rendues à la suite de décisions contentieuses seront imputées sur le fonds spécial à ce constitué par la loi de finances annuelle (soit pour l'exercice 1891, l'article 34 de la loi du 8 août 1890 sur les contributions directes et l'état F y annexé).

Mais, en même temps, vous aurez à délivrer un ordre de reversement au nom du délégué qui aurait perçu des sommes indûment. Si le délégué est toujours en exercice, le montant de cet ordre de reversement sera recouvré par prélèvement sur les allocations des mois suivants, et le trésorier général en fera recette au titre des *Reversements de fonds sur dépenses des ministères* afin d'en permettre le rattachement au crédit du fonds de non-valeurs, conformément aux dispositions de l'article 45 du décret du 31 mai 1862.

Le fonds de non-valeurs ne doit supporter de ce chef que le montant des ordres de reversement qui ne pourraient être recouvrés sur les délégués hors de fonctions et insolvables.

. . . .

Le Ministre des travaux publics,

YVES GUYOT.

(N° 273)

[11 octobre 1890]

Fixation de l'exercice auquel se rattachent les dépenses de loyer.

Monsieur le Préfet, certaines difficultés se sont produites pour l'application aux dépenses de loyer de la règle de la spécialité des exercices, d'après laquelle sont seuls considérés comme appartenant à un exercice les services faits et les droits acquis du 1er janvier au 31 décembre de l'année qui donne son nom à cet exercice.

Pour faire cesser ces difficultés, M. le Président de la République, sur la proposition de M. le Ministre des finances, a pris, à la date du 11 août 1890, un décret aux termes duquel l'exercice auquel appartiennent les dépenses de loyer est déterminé par la date du jour qui précède l'échéance de chaque terme.

Je vous prie de prendre les mesures nécessaires pour assurer

l'exécution de cette disposition, en ce qui concerne les services dépendant du Ministère des Travaux publics.

. . . .

Le Ministre des travaux publics,
YVES GUYOT.

[11 août 1890]

Décret relatif à l'exercice auquel appartiennent les dépenses de loyer.

Le Président de la République française,
Vu les articles 6 et 8 du décret du 31 mai 1862 (*);
Vu les articles des règlements de comptabilité des divers ministères, qui déterminent l'exercice auquel appartient chaque nature de dépenses;
Sur la proposition du Ministre des finances,
Décrète :
Art. 1er. — L'exercice auquel appartiennent les dépenses de loyer est déterminé par la date du jour qui précède l'échéance de chaque terme.

. . . .

CARNOT.

(*) *Ann.* 1862, p. 284.

PERSONNEL

(N° 274)

Novembre 1890

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATION.

Arrêté 8 *novembre* 1890. — **M. Lobis** (Jean), Conducteur principal, chargé des fonctions d'Ingénieur ordinaire à Mont-de-Marsan (service ordinaire, service maritime et inondations), est nommé Sous-Ingénieur, pour prendre rang à dater du 1er décembre 1890.

2° CONGÉS RENOUVELABLES.

Arrêté du 25 *octobre* 1890. — **M. Brière**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur en Chef du service de la voie, à la résidence de Paris.

Arrêté du 3 *novembre*. — **M. Albin**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Limoges.

3° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. Lobis (Jean), Sous-Ingénieur.	19 déc. 1890

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Décret du 12 *novembre* 1890. — **M. Baum**, Ingénieur en Chef chargé du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer

du Nord est autorisé à substituer à son nom patronymique celui de « **Baume** » et à s'appeler légalement à l'avenir **Baume** au lieu de **Baum**.

Arrêté du 28 *octobre*. — Le service des études des chemins de fer de Saint-Jean-d'Angély à Civray, avec embranchement sur Cognac, par Matha, et de Saint-Jean-d'Angély à Marans, par Surgères, supprimé par arrêté du 30 juillet 1887, est reconstitué.

Il est placé daus les attributions de M. **de Préaudeau**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris.

Arrêté du 29 *octobre*. — Un service de Contrôle est créé pour les études du prolongement du chemin de fer de Paris à Limours jusqu'à la station de Dourdan (ligne de Brétigny à Tours, par Vendôme).

Ce service est réuni aux attributions de M. **Berthet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Versailles.

Idem. — Le service de Contrôle de travaux de la ligne de Bergerac au Buisson et le service d'études et travaux de la ligne de Libourne à Bergerac (M. **Roman**, Ingénieur en Chef à Périgueux) sont supprimés.

Les archives de ces services seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans.

Arrêté du 5 *novembre*. — M. **Salva**, Inspecteur général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des routes nationales, en remplacement de M. **Marx**, décédé.

Idem. — M. **Salva**, Inspecteur général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission des Formules, en remplacement de M. **Marx**, décédé.

Arrêté du 10 *novembre*. — Les quatre arrondissements d'Ingénieur entre lesquels est réparti le service ordinaire du département de l'Eure sont réorganisés comme il suit :

1° *Arrondissement du Sud-Est*. (Résidence : Evreux).

Route nationale n° 12	36k
— n° 13, de la limite du département de Seine-et-Oise à la route départementale n° 1.	44
Route nationale n° 24 *bis*.	12
— n° 154, de la route nationale n° 12 (Nonancourt) à la route départementale n° 23	47
Route nationale n° 181, de la route nationale n° 13 (Pacy-sur-Eure) à la borne 27 kilomètres	9
	148k

Route départementale n° 1, de la route départementale

n° 21 (Breteuil) à la limite du département d'Eure-et-Loire.	15k
Route départementale n° 9, d'Evreux à la route départementale n° 1 (Conches)	17
Route départementale n° 9 *bis*	8
— n° 20, de la route départementale n° 21 (Damville) à la route départementale n° 1 (Conches).	13
Route départementale n° 21, de la route départementale n° 1 (Breteuil) à la route nationale n° 13 (Pacy-sur-Eure).	40
Embranchement sur Ivry	15
Route départementale n° 22, de la route nationale n° 154 à la route nationale n° 182	20
Route départementale n° 23	59
— n° 27	2
— n° 28	5
	194k

2° *Arrondissement du Nord-Est.* (Résidence : Louviers).

Route nationale n° 14	36k
— n° 14 *bis*	25
— n° 15	6
— n° 154, de la route départementale n° 23 à la route nationale n° 182 (Pont-de-l'Arche)	15
Route nationale n° 181, de la borne 27 kilomètres à la limite du département de l'Oise	37
Route nationale n° 182	46
	165k
Route départementale n° 4, de la route nationale n° 154 (Louviers) à la route nationale n° 182	5k
Route départementale n° 5	14
— n° 6	21
— n° 7	19
— n° 8	11
— n° 12, entre les limites du département	41
Route départementale n° 13, de la borne 38 kilomètres à la route nationale n° 154 (Louviers)	12
Route départementale n° 15	39
— n° 16	9
— 22, de la route nationale n° 182 à la route départementale n° 7	6
Route départementale n° 26	14
	191k

Navigation de la rivière d'Eure	11k

3° *Arrondissement du Nord-Ouest.* (Résidence : Pont-Audemer).

Route nationale n° 138, de la route nationale n° 13 à la route nationale n° 180	30k
Route nationale n° 180	51
	81k
Route départementale n° 4, de la route nationale n° 138 à la route départementale n° 10	11k
Route départementale n° 10	26
— n° 12, de Bourgthéroulde à la limite du département de la Seine-Inférieure	6
Route départementale n° 14	8
— n° 17	44
— n° 19	38
— n° 20, de la route départementale n° 17 à la route nationale n° 180 (Pont-Audemer)	14
Route départementale n° 24	15
Embranchement de Bouquetot	8
	170k
Navigation de la rivière de Rille	16k
Port de Pont-Audemer.	
Assainissement du marais Vernier.	

4° *Arrondissement du Sud-Ouest.* (Résidence : Bernay).

Route nationale n° 13, de la route départementale n° 1 à la limite du département du Calvados	37k
Route nationale n° 138, de la route nationale n° 13 à la limite du département de l'Orne	35
	72k
Route départementale n° 1, de la limite du département de la Seine-Inférieure à la route départementale n° 21 (Breteuil)	50k
Route départementale n° 3	17
— n° 9, de la route départementale n° 1 (Conches) à la limite du département de l'Orne	30
Route départementale n° 11	14
— n° 13, de Bernay à la borne 38 kilomètres	37
A reporter	148k

Report.	148k
Route départementale n° 18	13
— n° 20, de la route départementale n° 1 (Conches) à la route départementale n° 17.	50
Route départementale n° 21, de la route départementale n° 9 (Rugles) à la route départementale n° 1 (Breteuil).	18
Route départementale n° 25	13
	242k.

Arrêté du 12 novembre. — M. **Godard** (Louis), Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, à la résidence de Bayeux, de l'arrondissement du Nord-Ouest du service ordinaire et maritime du département du Calvados, est chargé, en outre, du 2e arrondissement (ligne de Vire à Saint-Lô et à Caen), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Luneau**, en remplacement de M. **Barbé** (Jules), Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Caen, qui reste exclusivement attaché au service ordinaire et maritime du département du Calvados et au service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

Idem. — M. **Faure** (Camille), Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Millau, est chargé de la préparation du projet d'exécution du tablier métallique du viaduc de Lavassac (7e lot du chemin de fer de Tournemire au Vigan), en remplacement de M. **Gérard**, Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire au Vigan.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

8 *novembre* 1890. — M. **Loyer** (Alexandre), Commis, Concours de 1883, n° 284, Manche, service ordinaire et maritime.

12 *novembre*. — M. **Denize** (Clément), Concours de 1882, n° 563, Seine, Service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

2° AVANCEMENT.

18 *novembre* 1890. — M. **Levavasseur** (Frédéric), Conducteur de 3° classe, détaché au service des Travaux publics de la Guyane française, est élevé à la 2° classe de son grade.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

29 *novembre* 1890. — M. **Warluzel** (Edmond), Conducteur de 3° classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des tramways du Boulonnais, est remis en activité et autorisé à exercer les fonctions de Directeur des services de voirie de la Ville de Boulogne-sur-Mer.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS.

4 *novembre* 1890. — M. **Bariat** (Pierre), Conducteur de 2° classe, détaché au service municipal de la Ville de Lorient, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement.

Idem. — M. **Bertier** (Gaston), Conducteur de 3° classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de Madrid-Cacérés, est mis en congé sans traitement.

14 *novembre.* — M. **Giraud** (Frédéric), Conducteur de 4° classe, détaché au service municipal de la Ville de Toulon, est mis en congé sans traitement, pour raisons de santé.

27 *novembre.* — M. **Dolisie** (Albert), Conducteur de 3° classe, détaché au service des Travaux publics des îles Saint-Pierre et Miquelon, est placé dans la situation de congé sans traitement pour affaires personnelles.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

27 *octobre* 1890. — M. **Courbaize** (Lucien), Conducteur de 2° classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à continuer d'exercer les fonctions d'architecte-voyer de la Ville d'Aurillac.

8 *novembre.* — M. **Fafin** (Léon), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Manche et au service du Contrôle des voies ferrées des quais du port de Granville est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à prendre la Direction technique d'une exploitation de phosphates, dans le département de la Manche, à la résidence de Chef-du-Pont.

22 *novembre*. — M. **Monié** (Jean), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pendant une nouvelle période de cinq années, et autorisé à s'occuper, à la résidence de Perpignan, de divers travaux présentant un caractère d'intérêt public.

6° DÉMISSION.

22 *novembre* 1890. — Est acceptée la démission de M. **Chaux** (François), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Lefèvre** (Victor), Conducteur principal, Seine, service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'État. .	1er nov. 1890
M. **Rodier** (Félix), Conducteur principal, Vendée, service ordinaire et service du Contrôle de l'exploitation — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer de l'État.	1er nov. 1890
M. **Minée** (Jules), Conducteur de 2e classe, Saône-et-Loire, service de la navigation de la Saône. . . .	1er déc. 1890
M. **Duveau** (Prosper), Conducteur principal, Loir-et-Cher, service ordinaire.	1er janv. 1891

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Martignolle** (Clovis), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine	13 mars 1889
M. **Védi** (Auguste), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine.	7 avril 1889
M. **Monteux** (Gaston), Conducteur de 4e classe, Pyrénées-Orientales, service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech.	26 août 1890
M. **Fabre** (Alfred), Conducteur de 2e classe, Loire-Inférieure, service maritime-littoral nord.	11 oct. 1890
M. **Boulic** (Claude), Conducteur de 3e classe, Corse, service des études et travaux du chemin de fer de Mezzana à Corte.	21 oct. 1890
M. **Archen** (Gabriel), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé.	22 nov. 1890

9° DÉCISIONS DIVERSES.

24 octobre 1890. — (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LA MEUSE ET DU SERVICE DU CONTRÔLE DE TRAVAUX DE CHEMINS DE FER CONFIÉ A M. L'INGÉNIEUR EN CHEF **La Rivière**.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés au service ordinaire du département de la Meuse et au service du Contrôle des travaux de chemins de fer, sont fixés comme il suit:

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur, deux Commis et deux Agents temporaires, en résidence à Bar-le-Duc :

MM. **Lemoine** (Jean-Baptiste), Conducteur de 1re classe.
Morel, Commis de 2e classe.
Berlot, — 3e —
Regheère, Agent temporaire.
Benit, —

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Stenay.

MM. **Gabriel**, Conducteur de 4e classe.
Neveux, Commis de 3e classe.
Donnoy, — 4e —
Richier, — 4e —
N..., — 4e —

Subdivision de Stenay. — Routes nationales nos 47 et 64 sur 63 kilomètres. — Service hydraulique sur soixante-une communes.

M. **Guilmart**, Conducteur de 2e classe.

1re *Subdivision de Verdun.* — Routes nationales nos 3, 18 et 64 sur 47 kilomètres. — Service hydraulique sur quarante-six communes.

M. **Gillon** (Victor), Conducteur principal.

Subdivision d'Étain. — Route nationale n° 18 sur 44 kilomètres. — Service hydraulique sur soixante-dix-huit communes.

M. **Adeline** Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision de Verdun.* — Routes nationales nos 3 et 64 sur

56 kilom. — Service hydraulique sur soixante-seize communes.
M. **Parisot**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Bar-le-Duc. (Provisoirement un Conducteur et cinq Commis.)

MM. **Lepage** (Amédée), Conducteur de 1re classe.
Thouvenot, — Adjoint.
Ligouy, — —
Primard, — —
Callais, Commis de 3e classe.
Thiébaut, — 3e —

Subdivision de Clermont-en-Argonne. — Routes nationales nos 3 et 46 sur 43 kilomètres.—Service hydraulique sur cinquante-deux communes.
M. **Chollet**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Commercy. — Routes nationales nos 4, 58 et 64 sur 67 kilomètres. — Service hydraulique sur soixante-quatorze communes.
M. **Florentin**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Bar-le-Duc. — Route nationale n° 66 sur 13 kilomètres. — Service hydraulique sur quatre-vingt-douze communes.
M. **Broquette**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Ligny. — Routes nationales nos 4, 58 et 66 sur 58 kilom. — Service hydraulique sur quarante-cinq communes.
M. **Génot** (Henry), Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Vaucouleurs.— Routes nationales nos 4, 60 et 64 sur 56 kilomètres. — Service hydraulique sur trente-deux communes.
M. **Lacour**, Conducteur principal.

Subdivision de Gondrecourt. — Route nationales nos 60 et 66 sur 59 kilomètres. — Service hydraulique sur trente communes.
M. **Vauttrin** (Victor), Conducteur de 1re classe.

Contrôle de travaux de chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur, en résidence à Bar-le-Duc.
M. **Menu** (Célestin), Conducteur de 2e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, en résidence à Bar-le-Duc.

MM. **Person,** Conducteur de 1re classe.
Jeanty, — 3e —

M. **Laferté**, Conducteur, devenu disponible à la suite du déclassement des routes départementales, sera employé au mieux des intérêts du service jusqu'à ce qu'il ait pu recevoir une autre destination.

27 *octobre.* — M. **Chevallier** (Alphonse), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne, est nommé Élève externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Aubert** (Henry), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est nommé Élève externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

28 *octobre.* — M. **Salomon** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique, passe dans le département de la Nièvre, au service de la 2e section de la navigation de la Loire.

Idem. (Réorganisation du service ordinaire et vicinal du département de la Marne). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés aux services ordinaire et vicinal du département de la Marne sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Châlons.

MM. **Golias,** Conducteur de 2e classe.
Michel, — 4e —
Goux, Commis de 4e classe.
Tournot, —
Pansu, —

Arrondissement de Châlons.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, un Commis et un Agent temporaire, en résidence à Châlons.

MM. **Chéron,** Conducteur de 1re classe.
Hanzo, — 4e —

MM. **Schultz**, Commis de 2e classe, Conducteur-adjoint.
Guillemin, Agent temporaire.

1re *Subdivision de Châlons* (*Nord*). — Routes nationales nos 3, 4, 44 et 77. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Brimont**, Conducteur de 4e classe.

2e *Subdivision de Châlons* (*Ouest*). — Routes nationales nos 3 et 33. — Service vicinal et hydraulique.

Un agent voyer.

Subdivision d'Ecury-sur-Coole. — Route nationale no 77. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Dallemagne**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Marson. — Route nationale no 4. — Service vicinal et hydraulique.

Un agent voyer.

Subdivision de Suippes. — Route nationale no 77. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Parent**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Vertus. — Route nationale no 33. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

Arrondissement d'Epernay.

Trois Conducteurs, un Commis et un Agent temporaire, en résidence à Sézanne.

MM. **Kirchhoffer**, Conducteur de 1re classe.
Gany, — 3e —
Donnay, — 4e —
Cuperly, Commis de 4e classe.
Roby, Agent temporaire.

Subdivision d'Avize. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Rolot**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Dormans. — Route nationale no 3. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

Subdivision d'Épernay. — Routes nationales nos 3 et 51. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Moineau**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision d'Esternay. — Route nationale no 34. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

Subdivision de Fère-Champenoise. — Route nationale n° 34. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

Subdivision de Montmirail. — Route nationale n° 33. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Guillot**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Montmort. — Routes nationales nos 33 et 51. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

1re *Subdivision de Sézanne (Nord).* — Route nationale n° 51. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

2e *Subdivision de Sézanne (Sud).* — Routes nationales nos 34 et 51. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Labarre**, Conducteur de 2e classe.

Arrondissement de Reims.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Reims.

MM. **Blot**, Conducteur de 3e classe.
Lambert, — 4e —
Malette, Commis de 2e classe, Conducteur-adjoint.
Lorendeaux, — 3e —
N..., Commis.

Subdivision d'Aÿ. — Route nationale n° 51. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

Subdivision de Beine. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Kieffer**, Conducteur de 4e classe, autorisé à résider à Pontfaverger.

Subdivision de Bourgogne. — Route nationale n° 51. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

Subdivision de Fismes. — Route nationale n° 31. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Gauchon**, Conducteur de 3e classe.

1re *Subdivision de Reims (Nord).* — Route nationale n° 44. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Allart**, Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision de Reims (Ouest).* — Routes nationales nos 31, 44 et 51. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Humbert**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision de Reims (Sud).* — Route nationale no 51. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

Subdivision de Verzy. — Route nationale no 44. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Dupire**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement de Sainte-Menehould.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Sainte-Menehould.

MM. **Husson**, Conducteur de 4e classe.
Hucher, Commis de 4e classe.

1re *Subdivision de Sainte-Menehould (Est).* — Route nationale no 3. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

2e *Subdivision de Sainte-Menehould (Ouest).* — Route nationale no 3. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Rouyer**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Ville-sur-Tourbe. — Route nationale no 77. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

Arrondissement de Vitry-le-François.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Vitry-le-François.

MM. **Imbert**, Conducteur de 4e classe.
Roger, Commis de 2e classe.
Laurent, — 3e —

Subdivision de Heiltz-le-Maurupt. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Colignon**, Conducteur de 4e classe, autorisé à résider à Vanault-les-Dames.

Subdivision de Sompuis. — Routes nationales nos 34 et 77. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

Subdivision de Thieblemont. — Route nationale n° 4. — Service vicinal et hydraulique.

Un Agent voyer.

1re *Subdivision de Vitry* (*Nord-Est*). — Route nationale n° 4. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Milian**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Vitry* (*Sud-Ouest*). — Routes nationales nos 4 et 34. — Service vicinal et hydraulique.

M. **Charbonniez**, Conducteur principal.

28 *octobre*. (Réorganisation du service ordinaire et vicinal du département des Basses-Pyrénées et du service des chemins de fer, confié à M. l'Ingénieur en Chef **Proszynski**. — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département des Basses-Pyrénées, au service ordinaire et vicinal et au service des chemins de fer, confié à M. l'Ingénieur en Chef **Proszynski**, sont fixés ainsi qu'il suit :

I. — Service ordinaire et vicinal.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs, dont un détaché à la Préfecture, et sept Commis, en résidence à Pau. (Provisoirement quatre Conducteurs, cinq Commis et deux Agents temporaires.)

MM. **Lannes**, Conducteur de 1re classe, également attaché au service des chemins de fer.
Sire, Conducteur de 2e classe, détaché à la Préfecture.
Lafargue (Edm.), Conducteur de 3e classe.
Lichounet, — 4e —
Guichot, Commis de 2e classe, Conducteur-adjoint.
Lescher-Montoué, Commis de 3e classe.
Mantalen, — 3e —
Labarrère (Jean), — 3e —
Ducq, — 4e —
Beulaygue, Agent temporaire.
Agnasse, —

Arrondissement de Pau.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Pau. (Provisoirement deux Agents voyers, deux Commis et trois Agents temporaires.)

MM. **Laplace**, Commis de 2e classe, Conducteur-adjoint.
Pelanne, — 4e —
Bernis, Agent temporaire.
Cabirau, —
Fortas, —

1re *Subdivision de Pau.* — Service général sur neuf communes du canton de Pau (Est) et quatre communes du canton de Nay (Est).

M. **Larregain**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Pau.* — Service général du canton Ouest, plus une commune du canton Est.

M. **Gaye (Léon)**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Lembeye. — Service général du canton.

M. **Lasserre**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Morlaàs. — Service général du canton.

M. **Carrié**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Nay. — Vingt communes de Nay (Ouest) et de Nay (Est). — Service général du canton.

M. **Laurentie**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Lescar. — Service général du canton.

M. **Tanneur**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Garlin. — Service général du canton.

M. **Bragayrac**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Montaner. — Service général du canton.

M. **Willembits**, Conducteur de 4e classe, résidant à Vic-de-Bigorre.

Subdivision de Thèze. — Service général du canton.

M. **Bonafous**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Pontacq. — Service général du canton.

M. **Claverie**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement d'Oloron.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Oloron. (Provisoirement un Conducteur, deux Agents voyers et deux Commis.)

MM. **Roques**, Conducteur de 4e classe.
Lassalle, Commis de 3e classe.
Janequin, — 4e —

Subdivision d'Oloron. — Service général sur vingt communes d'Oloron-Est et d'Oloron-Ouest.

M. **Camy**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Lasseube. — Service général de sept communes du canton Est d'Oloron et de cinq communes du canton de Lasseube.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer, résidant à Oloron.)

Subdivision de Laruns. — Service général du canton.

M. **Dupuy**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Monein. — Service général du canton, plus une commune du canton d'Oloron (Est).

M. **Prat**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision d'Accous. — Service général du canton.

M. **Busson**, Conducteur de 2e classe, autorisé à résider à Bedous.

Subdivision d'Aramitz. — Service général du canton, plus une commune du canton d'Accous.

M. **Prié**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision d'Arudy. — Service général du canton.

N..., Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer.)

Arrondissement d'Orthez.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Orthez. (Provisoirement deux Conducteurs, deux Commis et deux Agents temporaires.)

MM.	**Filhotte** (Étienne),	Conducteur de	1re	classe.
	Larrouyat (David),	—	3e	—
	Bacqué (Pierre),	Commis de	1re	—
	Labarrère (Romain),	—	4e	—
	Laffitte-Forsans,	Agent temporaire.		
	Poey,	—		

Subdivision d'Orthez. — Service général du canton.

M. **Lucasson**, Conducteur principal.

Subdivision de Sauveterre. — Service général du canton.

M. **Davy**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Salies. — Service général du canton.

M. **Pasquet**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Arthez. — Service général du canton.

M. **Petit** (Firmin), Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision d'Arzacq. — Service général du canton.

M. **Borzecki**, Conducteur de 3ᵉ classe.

Subdivision de Navarrenx. — Service général du canton.

M. **Forcade**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Lagor. — Service général du canton.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer, en résidence à Orthez.)

Arrondissement de Bayonne.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Bayonne. (Provisoirement trois Conducteurs, quatre Commis et un Agent temporaire.)

MM.	**Labastie**,	Conducteur de	2ᵉ	classe.
	Martin (Alexandre),	—	3ᵉ	—
	Carassou,	—	4ᵉ	—
	Lafuste,	Commis de	3ᵉ	—
	Barbé (Georges),	—	4ᵉ	—
	Saint-Pierre,	—	4ᵉ	—
	Baqué,	—	4ᵉ	—
	Brandeis, Agent temporaire.			

Subdivision de Bayonne. — Six communes de Bayonne (N.-E. et N.-O.) et une commune de Saint-Jean-de-Luz.

M. **Taurigna**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Labastide-Clairence. — Trois communes, plus trois communes de Bayonne (N.-E.).

M. **Paraige**, Conducteur de 4ᵉ classe, résidant à Urt.

Subdivision de Saint-Jean-de-Luz. — Sept communes, plus une commune d'Espelette et une d'Ustaritz.

M. **Paquier**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision de Bidache. — Service général du canton.

M. **Séclin**, Conducteur de 2ᵉ classe.

Subdivision d'Espelette. — Cinq communes, plus une d'Ustaritz.

M. **Flandé**, Conducteur de 3ᵉ classe.

Subdivision d'Hasparren. — Service général du canton, plus une commune de Labastide-Clairence.

M. **Mautalen** (Henry), Conducteur de 3ᵉ classe.

Subdivision d'Ustaritz. — Six communes, plus une de Bayonne (N.-O.).

M. **Ducayla**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement de Mauléon.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Mauléon. (Provisoirement deux Conducteurs et trois Commis.)

MM.	**Fox**,	Conducteur de	1re	classe.
	Darraspen,	—	4e	—
	Uhalde,	Commis de	3e	—
	Etchandy,	—	3e	—
	Pierrot (Aman),	—	4e	—

Subdivision de Saint-Jean-Pied-de-Port. — Service général du canton.

M. **Iphar**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Saint-Palais. — Service général du canton.

M. **Laborde-Milaà**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Mauléon. — Service général du canton.

M. **Bousquet**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Iholdy. — Service général du canton.

M. **Heugas**, Conducteur de 4e classe, résidant à Saint-Palais.

Subdivision de Tardets. — Service général du canton.

M. **Lagarde**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Saint-Étienne-de-Baïgorry. — Service général du canton.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement un Agent voyer, en résidence à Ossès.)

II. — Service des chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Commis, en résidence à Pau.

MM.	**Larrabée**,	Commis de	2e	classe.
	Salles,	—	3e	—

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et six Commis, en résidence à Pau.

MM. **Rousse**, Conducteur de 2e classe.

Suberbie-Lucherau, Commis de 2e classe, conducteur-adjoint.

MM. **Etchelle**, Commis de 2ᵉ classe, Conducteur-adjoint.
Gaye (Constant), Commis de 2ᵉ classe.
Malère, — 3ᵉ —
Langlois (Théod.), — 3ᵉ —
Bazillac, — 3ᵉ —

Ligne d'Oloron à Bedous.

Section d'études. — Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Oloron.

MM. **Matet**, Conducteur de 1ʳᵉ classe.
Verzat, — 3ᵉ —
Dabbadie, Commis de 3ᵉ —
Toublau, — 3ᵉ —
Pehourcq, — 4ᵉ —

Ligne de Bedous à la frontière d'Espagne.

Section d'études. — Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Pau.

MM. **Escuret**, Conducteur de 4ᵉ classe.
Lacrouts (Jean-Pierre), — 4ᵉ —
Jouanicou, Commis de 2ᵉ classe, Cond.-adjoint.
Séré, — 2ᵉ —
Jedousseau, — 2ᵉ —
Bouas, — 4ᵉ —

28 *octobre*. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LA SARTHE, DU SERVICE DE LA NAVIGATION DE LA SARTHE ET DU LOIR ET DU SERVICE DE CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DE POUANCÉ A LAVAL.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés au service ordinaire du département de la Sarthe, au service la navigation de la Sarthe et du Loir et au service de construction du chemin de fer de Pouancé à Laval sont fixés comme il suit :

Service ordinaire et de la navigation.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence au Mans. (Provisoirement trois Conducteurs et deux Commis.)

MM. **Dorizon**, Conducteur de 3ᵉ classe.
Levillain, — 4ᵉ —
Guittet, — 4ᵉ —
Bouttier, commis de 3ᵉ classe.
Touchard, — 4ᵉ —

1er ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence au Mans. (Provisoirement deux Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Ponthieux**, Conducteur de 3e classe.
Plet, — 4e —
Plard, — Adjoint.
Delaroche, — —
Durand, Commis de 3e classe.

1re *Subdivision du Mans.*— Travaux de construction du viaduc de Pontlieue.

M. **Béquignon**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Bonnétable. — Routes nationales nos 23 et 138 *bis* sur 50 kilomètres. — Service hydraulique.

MM. **Garreau**, Conducteur principal.

2e *Subdivision du Mans.*— Routes nationales nos 23, 23 annexe, 138, 138 *bis* et 157 sur 67 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Poëtvin**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Saint-Calais. — Routes nationales no 157 sur 40 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Gaudry**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision du Mans.* — Service des chemins d'intérêt local et tramways.

M. **Busson**, Conducteur de 3e classe.

4e *Subdivision du Mans.* — Routes nationales nos 138 et 155 sur 70 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Maillard**, Conducteur de 3e classe.

5e *Subdivision du Mans.* — Chemins de fer d'intérêt local et tramways.

M. **Renard**, Conducteur de 3e classe.

6e *Subdivision du Mans.* — Chemins de fer d'intérêt local.

M. **Frénéhart**, Conducteur-adjoint.

2e ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence au Mans. (Provisoirement trois Conducteurs et cinq Commis.)

MM. **Camus**, Conducteur de 1re classe.
Besnard, — 1re —

MM. **Le Court**, Conducteur de 4e classe.
Bignon, Commis de 1re classe.
Edeline, — 3e —
Fèvre, — 3e —
Debergue, — 4e —
Hamon. — 4e —

Subdivision de Château-du-Loir. — Route nationale n° 158 sur 46 kilomètres.— Navigation du Loir sur 56 kilomètres.— Service hydraulique.

M. **Motrieux** (Adolphe), Conducteur principal.

Subdivision de la Flèche. — Routes nationales nos 23, 138 et 159 sur 63 kilomètres. — Navigation du Loir sur 24 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Motrieux** (Clément), Conducteur principal.

7e *Subdivision du Mans.* — Etudes et travaux de drainage. — Recherches statistiques sur les cours d'eau. — Service hydraulique.

M. **Poupon**, Conducteur de 1re classe.

8e *Subdivision du Mans.*— Route nationale n° 157 sur 40 kilomètres. — Navigation de la Sarthe sur 46 kilomètres.

M. **Couilbaud**, Conducteur de 1re classe.

9e *Subdivision du Mans.* — Service météorologique du déparment et service hydraulique dans sept cantons.

M. **Fontaine**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Sablé. — Route nationale n° 159 sur 25 kilomètres. — Navigation de la Sarthe sur 34 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Pivron**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision d'Angers. — Navigation de la Sarthe et du Loir sur 99 kilomètres.

M. **David**, Conducteur de 2e classe.

10e *Subdivision du Mans.* — Travaux de curage. — Prises d'eau, etc.

M. **Gautier**, Commis de 1re classe.

Chemins de fer.

Ligne de Pouancé à Laval.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur, en résidence au Mans.

M. **Hanoy**, Conducteur de 3e classe.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, en résidence au Mans.

M. **Decahagne**, Conducteur de 4ᵉ classe.

Subdivision de Laval. — Études et expéditions des affaires.

M. **André**, Conducteur de 3ᵉ classe.

28 *octobre.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE ET VICINAL DU DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de Vaucluse, au service ordinaire et vicinal, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Trois Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Avignon. (Provisoirement cinq Conducteurs et deux Commis.)

MM. **Mascle**, Conducteur de 2ᵉ classe.
Nègre — 3ᵉ —
Tacussel, — 3ᵉ —
Dunand, — 3ᵉ —
Didiée, — 3ᵉ —
Aubert, Commis de 3ᵉ classe.
Bernard, — 1ʳᵉ —

Un Agent voyer et un Agent temporaire vicinal sont en outre attachés à ce bureau.

Arrondissement d'Apt.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Commis, en résidence à Apt.

MM. **Agnel**, Commis de 1ʳᵉ classe.
Moirenc (Camille), Commis de 1ʳᵉ classe.
Imbert (Joseph), — 3ᵉ —

Deux Agents voyers et un Agent secondaire vicinal sont en outre attachés à ce bureau.

Subdivision d'Apt. — Routes départementales nᵒˢ 6 et 11. — Chemins de grande communication nᵒˢ 3 et 17. — Chemins vicinaux sur six communes du canton d'Apt et service hydraulique correspondant.

M. **Carbonnel**, Conducteur de 3ᵉ classe.

Subdivision de Bonnieux. — Route départementale nᵒ 15. — Chemin de grande communication nᵒ 3. — Chemins vicinaux

sur six communes du canton de Bonnieux et service hydraulique correspondant.

Un Agent voyer.

Subdivision de Cadenet. — Routes départementales nos 3, 6 et 19. — Chemins vicinaux sur huit communes du canton de Cadenet. — Service hydraulique correspondant et navigation de la Durance.

M. Riéty, Conducteur de 3e classe et un Agent temporaire vicinal.

Subdivision de Gordes. — Routes nationale n° 100 et départementale n° 17. — Chemins de grande communication nos 2 *ter* et 4. — Chemins vicinaux sur six communes du canton de Gordes et service hydraulique correspondant.

Un Agent voyer.

Subdivision de Grambois. — Routes départementales nos 12 et 19. — Chemin de grande communication n° 27. — Chemins vicinaux sur huit communes du canton de Pertuis et service hydraulique correspondant.

Un Agent voyer.

Subdivision de Pertuis. — Route nationale n° 96 et départementale nos 3 et 12. — Chemin de grande communication n° 9 et pont sur l'Hourgouze. — Chemins vicinaux sur six communes du canton de Pertuis et une commune du canton de Cadenet.— Service hydraulique correspondant. — Canal de Cadenet et navigation de la Durance.

Un Agent voyer et un Agent secondaire vicinal.

Subdivision de Saint-Martin-de-Castillon. — Route nationale n° 100. — Chemins communaux sur cinq communes du canton d'Apt et service hydraulique correspondant. — Syndicat du canal des Moulins du Coulon.

M. Imbert (Marie), Conducteur de 3e classe, autorisé à résider à Apt.

Subdivision de Saint-Saturnin. — Routes départementales nos 6 et 17.— Chemin de grande communication n° 4.—Chemins vicinaux sur deux communes du canton d'Apt et deux communes du canton de Gordes. — Service hydraulique correspondant.

M. Vial, Conducteur de 2e classe, autorisé à résider à Apt.

Arrondissement d'Avignon.

SERVICE ORDINAIRE ET HYDRAULIQUE.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Avignon. (Provisoirement trois Commis des Ponts et Chaussées.)

MM. **Dauteroche**, Conducteur adjoint.
Brusset, —
Rochetin, Commis de 3e classe.

1re *Subdivision d'Avignon.* — Routes nationale n° 100 et départementales nos 4, 5 et 10.— Service hydraulique et navigation de la Durance dans le canton de Cavaillon.

M. **Guiramand**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision d'Avignon.* — Routes nationale n° 100 et départementales nos 1, 2, 16, 18, 18 *bis* et 22.

M. **Decohorne**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision d'Avignon.* — Routes nationale n° 7 et départementales nos 3 et 21.

M. **Lapeyre**, Conducteur de 2e classe.

4e *Subdivision d'Avignon.* — Service hydraulique et navigation de la Durance dans l'arrondissement d'Avignon, à l'exception du canton de Cavaillon.

M. **Payan**, Conducteur de 2e classe.

SERVICE VICINAL DE L'ARRONDISSEMENT D'AVIGNON.

Bureau de l'Agent voyer.

Un Agent secondaire vicinal.

5e *Subdivision d'Avignon.* — Chemin de grande communication nos 1 et 15. — Chemins vicinaux sur une commune du canton d'Avignon (Nord et Sud), une commune du canton de Cavaillon, deux communes du canton de l'Isle et une commune du canton d'Avignon (Nord).

M. **Coutelen**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Bédarrides. — Chemins de grande communication nos 1 et 16. — Chemins vicinaux sur deux communes du canton de Bédarrides, une commune du canton de l'Isle et deux communes du canton de Bédarrides.

Un Agent voyer résidant à Courthézon.

Subdivision de Courthézon. — Chemins de grande communica-

tion n°s 2, 2 *bis* et 22. — Chemins vicinaux sur une commune du canton de l'Isle et cinq communes du canton de Cavaillon.

M. **Baffer**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de l'Isle. — Chemins de grande communication n°s 16, 24 et 25. — Chemins vicinaux sur cinq communes du canton de l'Isle.

Un Agent voyer.

Arrondissement de Carpentras.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Quatre Commis, en résidence à Carpentras.

MM. **Favarel**, Commis de 1re classe.
Rey, — 4e —
Bonnet, — 4e —
Chrétien, — 4e —

Deux Agents voyers sont en outre attachés au service de ce bureau.

1re *Subdivision de Carpentras.* — Route départementale n° 4. — Chemins de grande communication n°s 6, 14 et 19. — Chemins vicinaux sur trois communes du canton de Carpentras (Nord) et six communes du canton de Mormoiron.

Un Agent voyer.

2e *Subdivision de Carpentras.* — Routes départementales n°s 2, 4, 5 et 16. — Chemin de grande communication n° 7. — Pont sur la Grande-Levade, pont sur la Salette, pont Naquet sur la Sorgue, pont Trévouse, pont sur la Nesque. — Chemins vicinaux sur trois communes du canton de Carpentras (Nord), sur trois communes du canton de Carpentras (Sud) et sur deux communes du canton de Pernes.

M. **Bigonet**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision de Carpentras.* — Route départementale n° 2. — Chemins de grande communication n°s 4, 5, 14 et 28. — Chemins vicinaux sur quatre communes du canton de Mormoiron, sur quatre communes du canton de Pernes et sur une commune du canton de Carpentras (Sud).

Un Agent voyer.

Subdivision du Sault. — Routes départementales n°s 2 et 6. — Chemins de grande communication n° 13. — Chemins vicinaux sur cinq communes du canton du Sault et service hydraulique correspondant.

Un Agent voyer.

4° *Subdivision de Carpentras.* — Service hydraulique de l'arrondissement de Carpentras à l'exception des syndicats communaux et des usines du canton de Sault.

M. **Blanchard**, Conducteur de 4° classe.

5° *Subdivision de Carpentras.* — Service spécial du canal de Carpentras.

MM. **Blatgè**, Conducteur de 4° classe.
Caffarel, — adjoint.

Arrondissement d'Orange.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Trois Commis, en résidence à Orange.

MM. **Dongier**, Conducteur-adjoint.
Imbert (Antoine), Commis de 1re classe.
Triol — 4° —

Un Agent voyer et deux Agents secondaires vicinaux sont, en outre, attachés à ce bureau.

Subdivision de Baumes. — Route départementale n° 14. — Chemins de grande communication nos 7, 8 et 23. — Chemins vicinaux sur sept communes du canton de Baumes, sur une commune du canton d'Orange (Est) et sur deux communes du canton de Vaison.

Un Agent voyer résidant à Sablet.

Subdivision de Bollène. — Routes nationales nos 7 et 94 et départementale n° 23. — Chemins de grande communication nos 8, 11 *bis* et 26. — Chemins vicinaux sur six communes du canton de Bollène.

Un Agent voyer.

Subdivision de Malaucène. — Route départementale n° 4. — Chemin de grande communication n° 19 et chemins vicinaux sur sept communes du canton de Malaucène.

M. **Bennot**, Conducteur de 4° classe.

1re *Subdivision d'Orange.* — Routes départementales nos 8 et 13. — Chemin de grande communication n° 23 et pont sur l'Aigues à Sérignan. — Chemins vicinaux sur quatre communes du canton d'Orange (Est) et sur une commune du canton de Bollène.

Un Agent voyer.

2° *Subdivision d'Orange.* — Routes nationale n° 7 et départementale n° 5. — Chemins de grande communication nos 11 et 21.

— Chemins vicinaux sur trois communes du canton d'Orange (Ouest) et sur deux communes du canton d'Orange (Est).

M. **Marin** (Fernand), Commis de 4e classe.

Subdivision de Vaison. — Routes départementales nos 9, 9 *bis*, 13 et 21. — Chemin de grande communication no 12 et pont sur l'Ouvèze à Roaix. — Chemins vicinaux sur neuf communes du canton de Vaison.

Un Agent voyer.

Subdivision de Valréas. — Routes départementales nos 7, 8 et 9. — Chemins de grande communication nos 10, 18 et 20. — Chemins vicinaux sur quatre communes du canton de Valréas et sur deux communes du canton de Vaison.

M. **Francon**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision d'Orange.* — Service hydraulique de l'arrondissement d'Orange et Contrôle du canal de Pierrelatte.

M. **Morènas**, Conducteur de 1re classe.

29 *octobre.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE L'ORNE ET DU SERVICE DU CONTRÔLE DE TRAVAUX DE CHEMINS DE FER confié à M. l'Ingénieur en Chef **Perrin**.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés au service ordinaire du département de l'Orne et au service du Contrôle des travaux de chemins de fer, sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Alençon. (Provisoirement deux Conducteurs et deux Commis.)

MM. **Rocher** (Auguste), Conducteur de 2e classe.
Landormy, — 4e —
Mallet, Commis de 2e classe.
Quoniam, — 3e —

Arrondissement du Centre.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Alençon. (Provisoirement deux Conducteurs et deux Commis.)

MM. **Louvel**, Conducteur de 2e classe.
Jeanne (Louis), — 4e —
Demornay, Commis de 2e classe,
Loudière, — 3e —

Subdivision d'Alençon. — Routes nationales n°s 12, 138 et 155 sur 47 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Desroziers**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Sées. — Routes nationales n°s 138 et 158 sur 54 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Marie**, Conducteur principal.

Subdivision d'Argentan. — Routes nationales n°s 24 *bis* et 158 sur 46 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Turpin**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Gacé. — Routes nationales n°s 138 et 179 sur 48 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Sidéon**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à **Mortagne**. (Provisoirement trois Commis.)

MM. **Masseron**, Conducteur-adjoint.
Bodinier, commis de 2e classe.
Brodin, — 3e —

Subdivision de Mortagne. — Routes nationales n°s 12 et 138 *bis* sur 58 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Cohic**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Bellême. — Routes nationales n°s 23, 155 et 138 *bis* sur 58 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Bizet**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Laigle. — Route nationale n° 24 *bis* sur 42 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Bausinger**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Domfront.

MM. **Moiteaux**, Conducteur de 3e classe.
Férard, Commis de 2e classe.
Lelièvre, — 4e —

Subdivision de Domfront. — Route nationale n° 162 sur 37 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Moreau** (Léon), Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Flers. — Routes nationales n[os] 24 *bis* et 162 sur 65 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Le Grain** (Eugène), Conducteur de 1[re] classe.

Service des Chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et deux Commis, dont l'un est également attaché au service ordinaire, et un Agent temporaire, en résidence à Alençon.

MM. **Rocher**, Conducteur de 2[e] classe, également attaché au service ordinaire.

Quoniam, Commis de 3[e] classe, également attaché au service ordinaire.

Gilles, Commis de 4[e] classe.

Berson, Agent temporaire.

Arrondissement d'Alençon.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, également attaché au service ordinaire et un Commis, en résidence à Alençon.

MM. **Louvel**, Conducteur de 2[e] classe, également attaché au service ordinaire.

Hulbroc, Commis de 4[e] classe.

Arrondissement de Mayenne.

Un Conducteur, également attaché au service ordinaire.

M. **Fouqué**, Conducteur de 3[e] classe.

Subdivision d'Avranches. (Commune aux deux arrondissements.) — Contrôle des travaux des lignes d'Avranches à Domfront et de Fougères à Vire.

M. **Mignan**, Conducteur de 1[re] classe.

31 *octobre.* (Réorganisation du service de la navigation de la Loire (4[e] section), du service maritime du la Loire (littoral sud), et du service du canal maritime de la Basse-Loire). — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés, dans le département de la Loire-Inférieure, au service de la navigation de la Loire (4[e] section), du littoral maritime au sud de la Loire et du canal maritime de la Basse-Loire, sont fixés comme il suit.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Nantes. (Provisoirement deux Conducteurs et deux Commis.)

MM. **Fauvel**, Conducteur principal.
Hurel, — de 1re classe.
Chenais, Commis de 1re classe.
Charles, — 4e —

Arrondissement de la navigation de la Loire,

Bureau de l'Ingénieur ordinaire

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Nantes. (Provisoirement trois Conducteurs et deux Commis.)

MM. **Guillet**, Conducteur de 2e classe.
Hervé (Jean), — 3e —
Lorans — 4e —
Cosmi (Joseph), Commis de 3e —
Delavaud, — 4e —

1re *Subdivision de Nantes.* — Travaux du port de Nantes. — Laboratoire d'essai des chaux et ciments. — Atelier de photographie. — Instruction des affaires de voirie.

MM. **Martin** (François), Conducteur de 1re classe.
Hervé (Emile), — 3e —
Grivau, — 4e —
Gillet (Michel), Commis de 3e classe.

2e *Subdivision de Nantes.* — Dragages et sondages de la Basse-Loire. — Surveillance de la pêche.

MM. **Bataille**, Conducteur de 2e classe.
Ordronneau, Commis de 3e —

3e *Subdivision de Nantes.* — Travaux des digues de la Basse-Loire et des petits ports.

MM. **Trichard**, Conducteur de 4e classe.
Bernier, Commis de 2e classe.

4e *Subdivision de Nantes.* — Service de l'éclairage, du balisage, des marégraphes et études diverses.

M. **Lemé**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Paimbœuf. — Port de Paimbœuf et petits ports en aval des digues. — Dragages en aval de Paimbœuf.

M. **Trément** (Auguste), Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Pornic. — Travaux des ports du littoral maritime au sud de la Loire.

M. **Olive**, Conducteur de 3e classe.

Arrondissement du canal maritime.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Provisoirement quatre Conducteurs et deux Commis, en résidence à Nantes.

MM. **Algarron**, Conducteur de 1re classe.
Gauthier (Alf.), — 1re —
Rethoré, — 3e —
Labbé, — 4e —
Villain, Commis de 1re classe.
Terrien, — 4e —

5e *Subdivision de Nantes.* — Terrassements du canal maritime.

MM. **Bechtold**, Conducteur de 2e classe.
Bordes, — 4e —
Ponceau, — 4e —
Foliard, Commis de 3e classe.

6e *Subdivision de Nantes.* — Conduite des ouvrages d'art du canal.

MM. **Relier**, Conducteur de 2e classe.
Davy, Conducteur-adjoint.
Rondeau, Commis de 4e classe.

7e *Subdivision de Nantes.* — Amélioration de l'Acheneau.

M. **Paviot**, Conducteur de 2e classe.

31 *octobre.* — M. **Marquier** (Gustave), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne, passe dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech.

Idem. — M. **Rouillard** (Pierre), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Indre, passe dans le département de la Loire-Inférieure, au service maritime (litoral nord).

Idem. — M. **Deshayes** (Etienne), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Nièvre, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe au service ordinaire du département de l'Indre.

4 *novembre.* — M. **Clerc**, Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône et au service du Contrôle des travaux du

chemin de fer d'Is-sur-Tille à Gray, reste exclusivement attaché au service du canal de la Marne à la Saône.

4 *novembre.* — M. **Bouchet** (Martial), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot, même département.

Idem. — M. **Dussac** (Clément), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot, passe au service ordinaire du même département.

5 *novembre.* (RÉORGANISATION DES SERVICES ORDINAIRE ET MARITIME DU DÉPARTEMENT DE LA VENDÉE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés, dans le département de la Vendée, aux services ordinaire et maritime, sont fixés comme il suit :

Services ordinaire et maritime.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à La Roche-sur-Yon. (Provisoirement un Conducteur et cinq Commis).

MM. **Robin** (Marcelin), Conducteur de 2e classe.
Rezeau, Conducteur-adjoint.
Fort, Commis de 3e classe.
Durand (Clovis), — 3e —
Godin (Aug.), — 3e —
N..., Commis.

ARRONDISSEMENT UNIQUE DU SERVICE ORDINAIRE.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à La Roche-sur-Yon. (Provisoirement trois Conducteurs et trois Commis).

MM. **Marchal**, Conducteur de 1re classe.
Marchand, — 2e —
Tessier, — 3e —
Rouillon, Conducteur-adjoint.
Fauchereau, Commis de 3e classe.
Roullet, — 3e —

1re *Subdivision de La Roche-sur-Yon.* — Routes nationales nos 137 *bis* et 149 *bis*. — Service hydraulique.

M. **Chamuel**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Montaigu. — Routes nationales nos 137, 148 *bis* et 160. — Service hydraulique.

M. **Mariel**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de La Roche-sur-Yon.* — Routes nationales nos 160 et 178. — Service hydraulique.

M. **Prouteau**, Conducteur de 2e classe.

1re *Subdivision de Fontenay-le-Comte.* — Routes nationales nos 138 *ter*, 148 et 149 *bis*. — Service hydraulique.

M. **Le Bolay**, Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Fontenay-le-Comte.* — Route nationale no 138 *ter*. — Navigation de la rivière Vendée sur 25 kilomètres. — Inondations des marais du bassin de la Vendée. — Service hydraulique.

M. **Niles**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision des Sables-d'Olonne. — Routes nationales nos 149 et 160. — Service hydraulique.

M. **Seguin**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Luçon. — Routes nationales nos 137, 148 et 149. — Service hydraulique.

M. **Le Quitot**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Chantonnay. — Routes nationales nos 137, 149 *bis* et 160 *bis*. — Service hydraulique.

M. **Durand** (Eugène), Conducteur de 3e classe.

ARRONDISSEMENT DU SERVICE MARITIME.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et sept Commis, en résidence aux Sables-d'Olonne.

MM.	**Saunier** (Eugène),	Conducteur principal.		
	Petit (Clément),	—	3e	classe.
	Tougeron,	Commis de	2e	—
	Gravoille,	—	2e	—
	Viaud,	—	3e	—
	Blanchet (Pierre),	—	3e	—
	Bouquart,	—	3e	—
	Chabiron.	—	3e	—
	Fargue,	—	4e	—

1re *Subdivision des Sables-d'Olonne.* — Travaux neufs et d'entretien du port des Sables-d'Olonne et du canal de la Gachère. — Service hydraulique.

M. **Le Grand**, Conducteur de 1re classe.

2° *Subdivision des Sables-d'Olonne.* — Travaux neufs et d'entretien du phare des Barges, des fanaux, édifices et magasins du port des Sables. — Entretien du matériel de dragage et du balisage. — Service hydraulique.

M. **Grégoire** (Julien), Conducteur de 2° classe.

Subdivision de Luçon. — Travaux neufs et d'entretien des ports de l'Aiguillon, Maricq et la Tranche, du canal de Luçon, de la digue de défense de l'Aiguillon, des fanaux de l'Aiguillon et du Grouin-du-Cou. — Balisage du Lay et de la baie de l'Aiguillon. — Service des marais mouillés et desséchés du sud de la Vendée.

M. **Cloître**, Conducteur principal.

Subdivision de Saint-Gilles-sur-Vie. — Travaux neufs et d'entretien du port et des fanaux de Saint-Gilles. — Surveillance du littoral entre Saint-Jean-de-Monts et le havre de la Gachère. — Service hydraulique.

M. **Bled**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Noirmoutier. — Travaux neufs et d'entretien des ports de Noirmoutier et de l'Herbaudière, du phare du Pilier, du fanal des Dames et des ouvrages d'accostage de défense et du balisage de l'île de Noirmoutier.

M. **Grit**, Conducteur de 3° classe.

Subdivision de Bouin. — Entretien des ports, de l'éclairage et du balisage de la baie de Bourganeuf. — Études hydrauliques des marais nord-ouest de la Vendée.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Gaudin**, Conducteur-adjoint.)

Subdivision de l'Ile-d'Yeu. — Travaux neufs et d'entretien du port Joinville et du port La Meule, des phares et fanaux de l'île d'Yeu (cinq feux). — Surveillance technique de tous les feux et amers du littoral de la Vendée. — Surveillance de la construction d'une tourelle lumineuse sur la roche des Chiens-Perrins.

M. **Lacroix** (Auguste), Conducteur de 2° classe.

5 *novembre* .(RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE ET VICINAL DU DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-VIENNE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées du service ordinaire et vicinal du département de la Haute-Vienne sont fixés ainsi qu'il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Limoges. (Provisoirement deux Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Guerlet**, Conducteur principal.
André, Conducteur.
Létang, Commis.
Galatry, —
Chenaud, —

Arrondissement de Limoges.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et deux Commis, en résidence à Limoges.

MM. **Bardon**, Conducteur.
Rapinet, —
Barthe, Commis.
Valière, —

1re *Subdivision de Limoges.* — Routes nationales nos 20, 141 et 147 dans la traversée de Limoges. — Service hydraulique des arrondissements de Limoges, Bellac et Saint-Yrieix.

M. **Duboys** (Blaise), Conducteur de 2e classe.

2e *Subdivision de Limoges.* — Service ordinaire et vicinal du canton nord.

Un Agent voyer.

3e *Subdivision de Limoges.* — Service ordinaire et vicinal du canton sud.

Un Agent voyer.

Subdivision d'Eymoutiers. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Bertrand**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Léonard. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Roux**, Conducteur.

Subdivision de Pierrebuffière. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Denys**, Conducteur adjoint.)

Subdivision d'Aixe. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision d'Ambazac. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Châteauneuf. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Laurière.—Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Arrondissement de Bellac.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Bellac. (Provisoirement deux Commis et un Agent temporaire.)

MM. **Martine**, Commis.

Lalue, —

Descubes, Agent temporaire.

Subdivision de Bellac.— Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Maurianges**, Conducteur.

Subdivision du Dorat.— Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Massoulard**, Conducteur.

Subdivision de Mézières.— Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Bazannery**, Conducteur.

Subdivision de Bessines.— Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Châteauponsat. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Magnac-Laval. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Nantiat.—Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Saint-Sulpice. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Arrondissement de Rochechouart.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Rochechouart.

MM. **Précigou**, Conducteur.

Barnagaud, Commis de 4e classe.

Subdivision de Rochechouart. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Saint-Mathieu. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Lefrançois**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Laurent-sur-Gorre. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Thomas**, Commis de 4e classe.)

Subdivision de Saint-Junien. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision d'Oradour-sur-Vayres. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Arrondissement de Saint-Yrieix.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis, en résideuce à Saint-Yrieix.

Martin (Lucien J. B.), Commis de 4e classe.

Subdivision de Saint-Yrieix. — Service ordinaire et vicinal du canton.

Un Agent voyer.

Subdivision de Saint-Germain-les-Belles. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Moignard**, Conducteur.

Subdivision de Nexon.— Service ordinaire et vicinal du canton.

M. **Balaize**, Conducteur.

Subdivision de Châlus. — Service ordinaire et vicinal du canton.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Gady**, Commis de 4e classe.)

6 *novembre.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE ET DU SERVICE DE CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DE SAINT-GEORGES-DE-COMMIERS A LA MURE.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service ordinaire du département de l'Isère et au service du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure, sont fixés comme il suit :

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et six Commis, en résidence à Grenoble.

MM. **Gouy**, Conducteur de 1re classe.
Mollard, — 3e —
Breton — adjoint.
Allier, Commis de 2e classe.
Morel, — 3e —
Col, — 3e —
Giraud, — 3e —
Baud, — 4e —

Arrondissement du Centre.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Grenoble. (Provisoirement deux Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Eychenne**, Conducteur de 3e classe.
Chion, — 2e —
Bérard, Commis de 2e classe.
Moutin, — 3e —
Rabatel, — 4e —

1re *Subdivision de Grenoble.* — Drac (partie flottable) et navigation de l'Isère. — Syndicats divers. — Service hydraulique.

M. **Repellin**, Conducteur principal.

2e *Subdivision de Grenoble.* — Navigation de l'Isère. — Service hydraulique. — Syndicats divers. — Défense de Grenoble contre les inondations.

M. **Fiat**, Conducteur de 1re classe.

3e *Subdivision de Grenoble.* — Navigation de l'Isère. — Routes nationales nos 75, 85 et 90 sur 40 kilomètres. — Service hydraulique. — Défense de Grenoble contre les inondations. — Syndicats divers. — Statistique de la navigation.

M. **Dourouze**, Conducteur de 1re classe.

4e *Subdivision de Grenoble.* — Navigation de l'Isère. — Service hydraulique. — Défense de Grenoble contre les inondations. — Syndicats divers.

M. **Revol**, Conducteur de 3e classe.

5e *Subdivision de Grenoble.* — Route nationale n° 90 sur 20 kilomètres. — Statistique de la navigation. — Service hydraulique. — Études d'un pont en acier sur l'Isère.

M. **Eymar**, Conducteur de 4e classe, à Grenoble.

(Cette subdivision sera supprimée dès que les circonstances le permettront.)

Subdivision du Touvet. — Navigation de l'Isère. — Route nationale n° 90 sur 29 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Jouvin**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Tollins. — Navigation de l'Isère. — Service hydraulique. — Syndicats divers.

M. **Galerneau**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Saint-Marcellin. — Route nationale n° 92 sur 36 kilomètres. — Navigation de l'Isère. — Service hydraulique.

M. **Guéraud**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Grenoble.

MM. **Villaret**, Conducteur de 2e classe.
Favre-Thomas, Commis de 2e classe.
Duclot, — 2e —
Argout, — 3e —
Lafay, — 3e —
N..., Commis.

6e *Subdivision de Grenoble.* — Routes nationales n°s 75 et 85 sur 24 kilomètres. — Syndicats divers.

M. **Faure**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Vif. — Route nationale n° 75 sur 60 kilomètres. — Police des cours d'eau.

M. **Tanon-Pélissier**, Conducteur de 1re classe, également attaché au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée et autorisé à résider à Grenoble.

7e *Subdivision de Grenoble.* — Service hydraulique de l'arrondissement. — Syndicats divers.

M. **Richard**, Conducteur de 2e classe.

(Cette subdivision sera supprimée dès que les circonstances le permettront.)

Subdivision de Voiron. — Routes nationales n°s 75, 85 et 92 sur 48 kilomètres. — Syndicats divers. — Police des cours d'eau.

M. **Bernard**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Bourg-d'Oisans. — Route nationale n° 91 sur 50 kilomètres. — Syndicats divers. — Police des cours d'eau.

M. **Riboulet**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de la Mure. — Route nationale n° 85 sur 40 kilomètres. — Syndicats divers. — Police des cours d'eau.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Garnier**, Commis de 1re classe.)

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Grenoble.

MM. **Moussier**, Conducteur de 3e classe.
Morin, Conducteur-adjoint.
Bailly, Commis de 4e classe.

Subdivision de Vienne. — Route nationale n° 7 sur 46 kilomètres. — Pont suspendu sur le Rhône. — Service hydraulique. — Contrôle des chemins de fer économiques.

M. N..., Conducteur. (Provisoirement M. **Reynon**, Commis de 1re classe.)

Subdivision de la Verpillère. — Route nationale n° 6 sur 26 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Gauthier**, Conducteur de 2e classe.

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Bourgoin.

MM. **Humbert**, Conducteur de 4e classe.
Carcel, Commis de 3e classe.
Rostaing, — 3e —
Savoyat, — 4e —

Subdivision de Bourgoin. — Routes nationales nos 6 et 85 sur 46 kilomètres. — Service hydraulique. — Syndicats divers. — Régisseur pour la caisse des retraites des cantonniers.

M. **Buisson**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Morestel. — Route nationale n° 75 sur 30 kilomètres. — Service hydraulique. — Contrôle du chemin de fer d'intérêt local.

M. **Santos Cottin**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision des Abrets. — Routes nationales nos 6, 75 et 92 sur 46 kilomètres. Service hydraulique. — Syndicats divers.

M. **Billaudaz**, Conducteur de 4e classe.

En outre de ces agents, M. **Fréchet**, Conducteur de 3e classe, actuellement disponible est employé au mieux des intérêts du service jusqu'à ce qu'il ait pu recevoir une autre destination.

Chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Quatre Commis, en résidence à Grenoble.

MM. **Dubourgnex**, Commis de 3e classe.
Mouchet, — 4e —
Vial, — 4e —
Mangy, — 4e —

Subdivision de Grenoble. — Parachèvement. — Plan cadastral. Bornage.

M. **Buissière**, Conducteur principal.

Les emplois du service de chemin de fer devront être supprimés aussitôt que les circonstances le permettront.

6 *novembre*. (Réorganisation des services ordinaire et vicinal du département des Hautes-Pyrénées, du service des Inondations et du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Rivoire-Vicat**.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département des Hautes-Pyrénées, au service ordinaire et vicinal, au service des Inondations et au service d'études et travaux de chemins de fer, sont fixés ainsi qu'il suit :

1° Service ordinaire et vicinal.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et sept Commis, en résidence à Tarbes. (Provisoirement, et jusqu'à l'achèvement des travaux de la ligne de Lannemezan à Arreau, trois Conducteurs et huit Commis.)

MM. **Laborde**, Conducteur de 2e classe.
Noguès, — 4e — également attaché au service des chemins de fer.
Subervie, Conducteur de 4e classe.
Jacomet, Commis de 1re classe, également attaché au service des chemins de fer.
Beaulies, Commis de 2e classe.
Forgues — 3e —
Abadie (J.-P.), — 3e —
Boyeau, — 3e —

MM. **Pascau**, Commis de 3e classe.
Caillavet, — 3e —
Abadie (J.-B.), — 4e —

ARRONDISSEMENT DE L'OUEST

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et sept Commis, en résidence à Tarbes. (Provisoirement, et jusqu'à l'achèvement de la construction des chemins vicinaux, trois Conducteurs et six Commis.)

MM. **Bonafos**, Conducteur de 2e classe.
Gassan (M.), — 3e —
Médebielle, — 3e —
Cazanave, Conducteur-adjoint.
Lartigue (Paul), Commis de 3e classe.
Lartigue (Isidore), — 3e —
Barbé, — 3e —
Dutrey, — 4e —
Lacoume, — 4e —

Subdivision de Maubourguet. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Bruzon**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Vic-Bigorre. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Mandou**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Rabastens. — Services ordinaire et vicinal.
M. **de Monda**, Conducteur principal, personnellement autorisé à résider à Vic-Bigorre.

1re *Subdivision de Tarbes* (*N.-O.*). — Services ordinaire et vicinal.
M. **Dubarry**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Tarbes* (*Sud*). — Services ordinaire et vicinal.
M. **Fourcade** (Joseph), Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Lourdes. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Maumus**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Bagnères-de-Bigorre. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Rieumailhol**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision d'Argelès. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Gassan** (Em.), Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Luz. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Gardey**, Conducteur de 4e classe.

ARRONDISSEMENT DE L'EST.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et sept Commis, en résidence à Tarbes. (Provisoirement, et jusqu'à l'achèvement de la construction des chemins vicinaux, trois Conducteurs et sept Commis, un emploi de Commis étant occupé par un Agent temporaire.)

MM. **Fitte**, Conducteur de 2e classe.
Cardeillac, — 2e —
Rivier, — 4e —
Burg, Commis de 3e —
Lapeyre, — 3e —
Lalonguière, — 3e —
Philibert, — 3e —
Tujagne, — 4e —
Labarrière, — 4e —
Capdecoume (Em.), Agent temporaire.

Subdivision de Tournay. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Abadie** (J.-M.), Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Labarthe. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Daraux**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Lannemezan. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Planté**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Saint-Laurent. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Hourquet**, Conducteur de 2e classe, en résidence à Nestier.

Subdivision de Mauléon-Barousse. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Castéran**, Conducteur de 3e classe, en résidence à Loures.

1re *Subdivision d'Arreau (Bordères).* — Services ordinaire et vicinal.
M. **Faget**, Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision d'Arreau (Vieille-Aure).* — Services ordinaire et vicinal.
M. **Fachan**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision de Tarbes (Pouyastruc).* — Services ordinaire et vicinal.
M. **Villemeur**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Trie. — Services ordinaire et vicinal.
M. **Abadie** (Hipp.), Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Galan. — Services ordinaire et vicinal.

M. **Dastugue**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Castelnau-Magnoac. — Services ordinaire et vicinal.

M. **Pittère**, Conducteur principal.

Subdivision de Bourg. — Services ordinaire et vicinal.

M. **Herviant**, Conducteur de 4e classe.

En outre, M. **Montagné**, Conducteur de 3e classe, devra être employé au mieux des intérêts du service jusqu'à ce qu'une vacance permette de lui assigner un poste définitif au bureau ou dans une subdivision.

2e Service des inondations et service hydraulique.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Commis, en résidence à Tarbes. (Provisoirement un Conducteur et un Commis.)

MM. **Ducastaing** (Joseph), Conducteur de 2e classe.
Fachan (Bapt.), Commis de 3e classe.

4e *Subdivision de Tarbes.* — Service de la Neste flottable et des bassins de l'Adour et de la Garonne (1re section).

M. **Dossat**, Conducteur de 1re classe.

3e Service des chemins de fer.

Études et travaux de la ligne de Lannemezan à Arreau.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Tarbes.

MM. **Carrère** (Dom.), Conducteur de 1re classe.
Jacomet, Commis de 1re classe.
Duprat, — 4e —
Burg (Fr.), — stagiaire.

Section de Hèches (1er et 2e lots). — MM. **de Rémy**, Conducteur de 3e classe; **Carrère** (Jules) et **Mounot**, Commis de 3e classe.

Section de Sarrancolin (3e et 4e lots). — MM. **Gérardin** et **Lacassagne**, Conducteurs de 3e classe, et **Ritouret**, Conducteur de 4e classe.

Section d'Arreau (5e lot). — MM. **Alein**, Commis de 1re classe, et **Blanc**, Commis de 3e classe.

8 *novembre.* — M. **Fournier** (Perrin), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché, dans le département de la Nièvre, au service de la navigation de la Loire (2e section).

8 *novembre*. — M. **Balland** (Edmond), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Cahors à Capdenac, passe dans le département du Cher, au service de la navigation de la Loire (2e section).

Idem. — M. **Chanterel** (Edgard), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Vendée, au service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet, passe dans le département de la Nièvre, au service de la navigation de la Loire (2e section).

Idem. — M. **Liban** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service de la navigation de la Loire (2e section), passe dans le département du Cher, même service.

Idem. — M. **Noret** (Arthur), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Vendée, au service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Breuil-Barret, passe dans le département de l'Allier, au service de la navigation de la Loire (2e section).

Idem. — M. **Roussotte** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Aisne, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, passe dans le département de Saône-et-Loire, au service de la navigation de la Loire (2e section).

Idem. — M. **Michel** (Charles), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Vendée, au service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet, passe dans le département de la Nièvre, au service de la navigation de la Loire (2e section).

Idem. — M. **Henriet** (Léon), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Gien, passe dans le département de la Nièvre, au service de la 2e section de la navigation de la Loire.

10 *novembre*. — M. **Antelme** (Louis), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Var.

Idem. — M. **Morel** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Dordogne, au service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vézère, est attaché, en outre, au service de liquidation des travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême.

Idem. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT

DE LA SOMME.) — Les cadres et subdivisions des **Conducteurs** et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service **ordinaire du** département de la Somme, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Amiens.

MM. **Boullenoy**, Conducteur de 1re classe.
Maisant, Commis de 1re classe.
Brandicourt, Conducteur-adjoint.
Goze, Commis de 3e classe.
Maison, — 3e —

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Péronne.

MM. **Bruon**, Conducteur de 3e classe.
Dobel, Conducteur-adjoint.
Bonnetty, —
Coutant, Commis de 4e classe.
N..., —

Subdivision de Ham. — Routes nationales nos 30, 32 et 37 sur 36 kilomètres. — Canal de la Somme sur 33 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Coquelle**, Conducteur principal.

Subdivision de Péronne. — Routes nationales nos 17 et 37 sur 59 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Humblot**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Roye. — Routes nationales no 17, 30 et 35 sur 76 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Blanchard**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Bray. — Route nationale no 29 sur 15 kilomètres. — Canal de la Somme sur 36 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **N...**, Conducteur. (Provisoirement M. **Morel**, Conducteur-adjoint.)

Arrondissement du Centre.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs (dont un attaché en même temps au Contrôle du chemin de fer du Nord) et trois Commis, en résidence à Amiens.

MM. **Maréchal**, Conducteur de 1re classe.
Cauvin, — 3e — également attaché au Contrôle du Nord.
Deligne, Commis de 2e classe.
N..., —
N..., —

1re *Subdivision d'Amiens.* — Routes nationales n°s 16, 29 et 35 sur 29 kilomètres. — Traverses pavées d'Amiens. — Rivière d'Avre et canaux dérivés sur 32 kilom. — Service hydraulique.

M. **Maison**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision d'Amiens.* — Routes nationales n°s 16, 29 et 35 sur 69 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Eloy**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Doullens. — Routes nationales n°s 16 et 25 sur 63 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Renouard**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Poix. — Routes nationales n°s 1, 15 *bis* et 29 sur 96 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Proutaux**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision d'Amiens.* — Canal de la Somme sur 52 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Dupont**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Abbeville. (Provisoirement deux Conducteurs et quatre Commis.)

MM. **Bellavoine**, Conducteur de 1re classe.
Baheut, — 3e —
Delcroix, Commis de 2e —
Walois, Commis de 2e classe, détaché à Saint-Valery.
Grandsire, Commis de 3e classe.
Beauvisage, — 3e —

1re *Subdivision d'Abbeville.* — Routes nationales n°s 1 et 35 sur 36 kilomètres. — Canal de la Somme sur 34 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Bethouart**, Conducteur principal.

2e *Subdivision d'Abbeville.* — Routes nationales n°s 1, 25 et 28 sur 69 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Mallet**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision d'Abbeville.* — Routes nationales nos 1, 15 *bis*, 25 et 28 sur 78 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Chevallier** (Jules), Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Saint-Valery. — Littoral maritime et ports de Saint-Valery, du Crotoy et du Hourdel. — Phares et balises.

M. **Coiret**, Conducteur de 3e classe.

12 *novembre.* (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DU SERVICE DE CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DE FIRMINY A ANNONAY.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés, dans le département du Rhône, au service ordinaire et au service des chemins de fer de Firminy à Annonay et de Firminy à Saint-Just, sont fixés comme il suit.

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Lyon.

MM. **Fournier**, Conducteur de 3e classe.
Tissot-Favre, — 4e —
Boudin, Commis de 2e classe.
Buisson, — 3e —
Couturaud, — 3e —

Arrondissement du Nord.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, trois Commis et un Agent temporaire, en résidence à Lyon.

MM. **Fillon**, Conducteur de 1re classe, spécialement chargé du service hydraulique.
Béraud, Conducteur de 2e classe.
Monnet, Commis de 3e —
Rougy, — 3e —
Ravignan, — 3e —
Benoit, Agent temporaire.

1re *Subdivision de Lyon.* — Parties des routes nationales nos 6 et 7.

M. **Milliat** (Joseph), Conducteur principal.

2e *Subdivision de Lyon.* — Parties des routes nationales nos 6, 7 et 83.

M. **Amadon**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Villefranche. — Partie de la route nationale n° 6. — Service hydraulique.

M. **Lelarge**, Conducteur principal.

Subdivision de Tarare. — Partie de la route nationale n° 7. — Service hydraulique.

M. **Galvain**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Sud.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs, un Commis et un Agent temporaire, en résidence à Lyon.

MM. **Venet** (Claude), Conducteur principal, attaché, en outre, au Contrôle de l'exploitation de la Compagnie P.-L.-M.

Venet (Félix), Conducteur de 3e classe, attaché, en outre, au Contrôle de la construction des chemins de fer.

Liotard, Commis de 1re classe.

Fournier, Agent temporaire.

3e *Subdivision de Lyon.* — Route nationale n° 89. — Service hydraulique.

M. **Petetin**, Conducteur de 2e classe.

4e *Subdivision de Lyon.* — Routes nationales nos 86 et 88. — Service hydraulique.

M. **Montagrin**, Conducteur de 2e classe.

Service des chemins de fer de Firminy à Annonay et de Firminy à Saint-Just.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Agents temporaires, en résidence à Lyon.

MM. **Bethier**, Agent temporaire.

Moiroud, —

Subdivision de Lyon. — Liquidation des diverses affaires de la ligne. — Bornage.

M. **Junier**, Conducteur de 3e classe.

Les emplois du service de chemins de fer devront être supprimés aussitôt que les circonstances le permettront.

13 *novembre.* (Réorganisation du service ordinaire du département du Calvados et du service de chemins de fer, confié à M. l'Ingénieur en Chef **Luneau**.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés, dans

le département du Calvados, au service ordinaire et au service de la construction des chemins de fer, sont fixés comme il suit.

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et cinq Commis, en résidence à Caen. (Provisoirement trois Conducteurs et quatre Commis.)

MM. **Labbé**, Conducteur de 1re classe.
Le Pley, — 2e —
Foulon, — 3e —
Gaudiot, Commis de 3e —
Georges, — 4e —
Hommet, — 4e —
Onfroy, — 4e —

Arrondissement du Nord-Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Honfleur. (Provisoirement deux Conducteurs et quatre Commis.)

MM. **Séguin**, Conducteur de 2e classe.
Servange, — 4e —
Diville, Commis de 2e —
Lefebvre, — 3e —
Lemullois, — 4e —
Vivier, — stagiaire.

Subdivision de Pont-l'Évêque. — Partie de la route nationale n° 179. — Route nationale n° 180. — Service hydraulique.

M. **Blanchet**, Conducteur de 1re classe.

1re *Subdivision de Honfleur.* — Partie du port de Honfleur. — Éclairage et balisage.

M. **Motte** (Achille), Conducteur de 4e classe.

2e *Subdivision de Honfleur.* — Partie du port de Honfleur. — Littoral. — Construction du prolongement du quatrième bassin à flot.

M. **Cordier**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Trouville. — Port de Trouville. — Éclairage et balisage. — Littoral.

MM. **Motte** (Adolphe), Conducteur de 1re classe.
Baret, Commis de 4e classe, détaché provisoirement de l'arrondissement de Bayeux.

Cet emploi de Commis sera supprimé lorsque les travaux de la nouvelle entrée du port de Trouville seront terminés.

Arrondissement du Centre.

Burreau de l'Ingénieur ordinaire.

Deux Conducteurs et quatre Commis, en résidence à Caen. (Provisoirement trois Conducteurs et trois Commis.)

MM. **Picard**, Conducteur principal.
Pollet, — de 2e classe.
Mirey, — 3e —
Mercier, Commis de 3e —
Jardin, — 4e —
Granel, Agent temporaire.

1re *Subdivision de Caen.* — Partie de la route nationale n° 13. — Rivière de Dives. — Service hydraulique.

M. **Launey**, Conducteur de 3e classe.

2e *Subdivision de Caen.* — Partie de la route nationale n° 158. — Service hydraulique.

Pasteau, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision de Caen.* — Canal de Caen à la mer. — Ports d'Ouistreham et de Caen. — Littoral.

MM. **Quesnel**, Conducteur de 2e classe.
Lecoq, Commis de 3e classe.

4e *Subdivision de Caen.* — Orne navigable. — Port de Dives. — Littoral.

M. **Bénard**, Conducteur de 2e classe.

1re *Subdivision de Lisieux.* — Parties des routes nationales nos 13 et 179. — Service hydraulique.

M. **Hébert**, Conducteur principal.

2e *Subdivision de Lisieux.* — Travaux de défense contre les inondations.

MM. **Lainé**, Conducteur de 3e classe.
Campserveux, Conducteur-adjoint.

Arrondissement du Nord-Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Bayeux.

MM. **Marie**, Conducteur, de 3e classe.
Requier, Commis de 2e —
Colleville, — 3e —

MM. **Gosley**, commis de 3e classe.
N... (Emploi réservé à M. **Barat**, détaché à Trouville).

Subdivision de Bayeux. — Partie de la route nationale n° 13. — Route nationale n° 172. — Stations de pêche d'Asnelles et d'Arromanches. — Port de Port-en-Bessin. — Littoral, service hydraulique.

M. **Griffon**, Conducteur de 1re classe.

Subdivision de Courseulles. — Partie de la route nationale n° 13. — Port de Courseulles. — Littoral, service hydraulique.

M. **Costel**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision d'Isigny. — Partie de la route nationale n° 13. — Station de pêche de Grandcamp. — Port d'Isigny. — Littoral, service hydraulique.

M. **Dubreuil**, Conducteur de 4e classe.

Arrondissement du Sud-Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Vire.

MM. **Desvoies**, Conducteur de 1re classe.
Jamet, Commis de 3e classe.

1re *Subdivision de Vire.* — Route nationale n° 24 *bis*. — Partie de la route nationale n° 177. — Service hydraulique.

M. **Buot**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Vire.* — Route nationale n° 174. — Partie de la route nationale n° 175. — Service hydraulique.

M. **Mannoury**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Condé-sur-Noireau. — Route nationale n° 162. — Service hydraulique.

M. **Sonnet**, Conducteur de 2e classe.

5e *Subdivision de Caen.* — Parties des routes nationales nos 175 et 177. — Service hydraulique.

M. **Leroy**, Conducteur de 4e classe, attaché, en outre, au service des chemins de fer.

Service des chemins de fer.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Agent temporaire, en résidence à Caen.

M. **Lagniel**, Agent temporaire.

2° ARRONDISSEMENT.

Subdivision de Pont-Audemer. — Études et travaux des lignes de Dives à Deauville, Pont-Audemer à Quetteville.

M. **Anquetil**, Conducteur de 3° classe.

Subdivision de Caen. — Contrôle des travaux du chemin de fer de Vire à Saint-Lô.

M. **Leroy**, Conducteur de 4° classe, déjà attaché au service ordinaire.

Par suite de la présente organisation, M. **Leroy**, Conducteur de 4° classe, attaché au service du chemin de fer de Vire à Saint-Lô, sera attaché, en outre, au service ordinaire du département du Calvados.

13 *novembre*. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE LA DRÔME ET DU SERVICE DE CHEMINS DE FER CONFIÉ A M. L'INGÉNIEUR EN CHEF **Bousigues**.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de la Drôme, au service ordinaire et au service des chemins de fer, sont fixés comme il suit :

I. — Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et cinq Commis, en résidence à Valence. (Provisoirement et jusqu'à la reconstitution des archives du bureau, un Conducteur, cinq Commis et un Agent temporaire.)

MM. **Sauvayre**, Conducteur de 3° classe.
Moréon, Commis de 1re classe.
Saurel, — 3° —
Gauthier, — 3° —
Aymond, — 3° —
Lue, — 4° —
Rey, Agent temporaire.

ARRONDISSEMENT DU VALENCE.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis en résidence à Valence.

MM. **Martin** (Clovis), Conducteur de 4° classe.
Mazard, Commis de 2° classe,
Bellon, — 4° —
Charles, — stagiaire.

1re *Subdivision de Valence.* — Travaux neufs et d'entretien de l'Isère sur 41 kilomètres. — Service hydraulique, etc.

M. **Nouailhac**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Valence.* — Routes départementales nos 1 et 6 sur 82 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Clément**, Conducteur de 3e classe.

3e *Subdivision de Valence.* — Route nationale no 7 et annexes sur 73 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Valla**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Romans. — Routes nationale no 92 et départementales nos 3 et 7 (ensemble 61 kilomètres).

M. **Chovet**, Conducteur de 4e classe.

Subdivision de Pont-de-l'Isère. — Surveillance secondaire de l'entretien et des travaux neufs de l'Isère.— Pêche. — Observations hydrométriques et tournées sur l'ensemble des routes de l'arrondissement.

M. **Dusserre**, Commis de 2e classe.

ARRONDISSEMENT DE CREST.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Crest.

MM. **Campagne**, Conducteur de 2e classe (chargé, en outre, d'un service actif).

Nury (Jean-Pierre), Commis de 2e classe.
Aubert, — 3e —
Guérimand, — 3e —
Nury (Jean-Joseph), — 3e —

1re *Subdivision de Crest.* — Route nationale no 93, entretien et grosses réparations sur 47 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Seychal**, Conducteur de 3e classe.

Subdivision de Die. — Route nationale no 93, entretien et grosses réparations sur 50 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Samuel** (Élie), Conducteur de 4e classe.

2e *Subdivision de Crest.* — Routes départementales nos 6 et 12 sur 37 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Campagne**, Conducteur de 2e classe (chargé, en outre, de la préparation des projets au bureau de l'Ingénieur ordinaire).

Subdivision de Châtillon-en-Diois. — Route départementale no 8 sur 36 kilomètres. — Service hydraulique.

M. Bonaz, Conducteur de 3e classe.

ARRONDISSEMENT DE MONTÉLIMAR.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et quatre Commis, en résidence à Montélimar.

MM. **Flory**, Conducteur de 3e classe.
Guibert (Louis), Commis de 1re classe.
Berney, Conducteur-adjoint.
Culti, Commis de 4e classe.
Vallier, — stagiaire.

1re *Subdivision de Montélimar.* — Routes départementales nos 4, 4 *bis* et 9 sur 57k,535. — Service hydraulique.

M. **Greffe**, Conducteur de 1re classe.

2e *Subdivision de Montélimar.* — Routes nationale no 7 et départementales nos 13 et 14 sur 75k,289. — Service hydraulique.

M. **Tardif**, Conducteur de 2e classe.

3e *Subdivision de Montélimar.* — Routes départementales nos 2, 6, 9, 10 et 11 (ensemble 64k,273). — Service hydraulique.

M. **James**, Conducteur de 2e classe.

Subdivision de Nyons. — Routes nationale no 94 et départementales nos 4, 4 *bis* et 5 (ensemble 110k,507). — Service hydraulique.

MM. **Aubert** (Auguste), Conducteur de 3e classe.
Lorette, Commis de 3e classe.

ARRONDISSEMENT SPÉCIAL DU CANAL DE LA BOURNE.

4e *Subdivision de Valence.* — Contrôle du canal.

M. **Barre**, Conducteur de 2e classe.

II. — Service des chemins de fer.

Ligne de Crest à Aspres-les-Veynes.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur, un Commis et un Agent temporaire, en résidence à Valence.

MM. **Chastres**, Conducteur de 2e classe.
Baud (Jules), Commis de 2e classe.
Mathieu (Jules), Agent temporaire.

13 *novembre.* — M. **Isoré** (Ferdinand), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Seine, passe au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing et au ser-

vice de la navigation de la Seine (1re Section — 1re Division), même département.

13 *novembre*. — M. **Launay** (Georges), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing et, en outre, au service de la navigation de la Seine (1re section — 1re Division), passe au service ordinaire du département de la Seine.

15 *novembre*. — M. **Moreau** (André), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, passe au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

Idem. — M. **Destouy** (Émile), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable à Chauny (Aisne), est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Aisne.

Idem. — M. **Vincent** (Justin), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Hérault et, en outre, au service du Contrôle — Travaux neufs et entretien — des chemins de fer du Midi, est exclusivement attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Barrère** (Alexandre), Conducteur de 3e classe, Élève externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, passe au service ordinaire du département de la Haute-Garonne.

15 *novembre*. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de l'Hérault, au service ordinaire, sont fixés comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Deux Conducteurs et trois Commis, en résidence à Montpellier.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Montpellier.

1re *Subdivision de Montpellier*. — Partie de la route nationale n° 87. — Routes nationales n° 99 et 110.

2e *Subdivision de Montpellier*. — Routes nationales nos 108 et 109.

3e *Subdivision de Montpellier*. — Partie de la route nationale n° 87. — Contrôle des chemins de fer d'intérêt local.

Arrondissement de l'Ouest.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à Béziers.

Subdivision de Lodève. — Partie de la route nationale n° 9.

1re *Subdivision de Béziers.* — Parties des routes nationales nos 9 et 112.

2e *Subdivision de Béziers.* — Parties de la route nationale n° 112. — Contrôle des chemins de fer d'intérêt local et du tramway de Béziers à la mer.

19 *novembre.* — M. **Tinçon** (Louis), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, cesse de faire partie du Personnel des Conducteurs des Ponts et Chaussées. Il est nommé percepteur.

Idem. — M. **Terra** (Augustin), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Haute-Savoie, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Annecy à Annemasse, passe au service ordinaire du même département.

22 *novembre.* — M. **Fragues** (François), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département des Landes, au service maritime et au service ordinaire, est exclusivement attaché à ce dernier service.

Idem. (Réorganisation du service de liquidation des entreprises des chemins de fer de Limoges a Eymoutiers, Limoges au Dorat et Eymoutiers a Meymac, confié à M. l'Ingénieur en Chef **Jullien.**) — Les cadres du personnel affecté au service de liquidation des entreprises des lignes ferrées de Limoges à Eymoutiers, Limoges au Dorat et d'Eymoutiers à Meymac, confié à M. l'Ingénieur en Chef **Jullien**, sont constitués comme il suit :

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un agent temporaire, en résidence à Limoges.

M. **Gripon.**

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur, déjà attaché au service ordinaire et au service hydraulique, et un Agent temporaire, en résidence à Limoges.

MM. **Duboys**, Conducteur.
Rivoly, Agent temporaire.

Ces emplois devront être supprimés dès que les circonstances le permettront.

24 *novembre*. (RÉORGANISATION DU SERVICE ORDINAIRE DU DÉPARTEMENT DE TARN-ET-GARONNE ET DU SERVICE DE LA NAVIGATION DU TARN.) — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées, attachés au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne et au service de la navigation du Tarn, sont fixés comme il suit.

Service ordinaire.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à **Montauban.** (Provisoirement deux Conducteurs et deux Commis.)

MM. **Ourgaut,** Conducteur.
Valadié, —
Dayrens, Commis.
Peyrusse, —

Arrondissement de l'Ouest.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à **Montauban.** (Provisoirement deux Conducteurs et un Commis.)

MM. **Molinier,** Conducteur.
Camels, —
Terrieux, Commis.

1re *Subdivision de Moissac.* — Route nationale n° 123 sur 35 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Caillau,** Conducteur.

2e *Subdivision de Moissac.* — Route nationale n° 127 sur 30 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Boursiac,** Conducteur.

Subdivision de Valence-d'Agen. — Route nationale n° 127 sur 25 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Lerou,** Conducteur.

Subdivision de Beaumont. — Route nationale n° 128 sur 41 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Fourquet,** Conducteur.

Une de ces quatre subdivisions devra être supprimée dès que les circonstances le permettront.

Arrondissement de l'Est.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et trois Commis, en résidence à **Montauban.**

MM. **Barrié,** Conducteur.

MM. **Bourret**, Commis.
Gabis, —
Gumet, —

Subdivision de Caussade. — Routes nationales n°s 20 et 126 sur 62 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Combes**, Conducteur.

Subdivision de Montauban. — Routes nationales n°s 20 et 99 sur 56 kilomètres. — Service hydraulique.

M. **Merly**, Conducteur.

Navigation du Tarn.

Bureau de l'Ingénieur en Chef.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Montauban.

MM. **Delpech**, Conducteur.
Pech, Commis.
Galan, —

1er ARRONDISSEMENT.

Bureau de l'Ingénieur ordinaire.

Un Conducteur et un Commis, en résidence à Albi. (Provisoirement, et jusqu'à ce que des suppressions soient réalisées dans les autres parties du service, un Commis.)

M. **Barrau**, Commis.

Subdivision d'Albi. — Navigation du Tarn sur 37 kilomètres.

M. **Henry**, Conducteur.

Subdivision de Saint-Sulpice. — Navigation du Tarn sur 33 kilomètres.

M. **Dencausse**, Conducteur.

2e ARRONDISSEMENT.

Un Conducteur et deux Commis, en résidence à Montauban. (Provisoirement deux Conducteurs et un Commis.)

MM. **Oliva**, Conducteur.
Bresque, —
Auréjac, Commis.

1re *Subdivision de Montauban.* — Navigation du Tarn sur 39 kilomètres.

M. **Angé**, Conducteur.

2e *Subdivision de Montauban.* — Navigation du Tarn sur 18 kilomètres.

M. **Gazin**, Conducteur.

Subdivision de Moissac. — Navigation du Tarn sur 19 kilomètres.

M. **Delibes**, Conducteur.

Une des subdivisions spéciales de la navigation du Tarn sera supprimée dès que les circonstances le permettront.

Par suite de la présente réorganisation, M. **Merly**, Conducteur de 1re classe, attaché au service de la navigation du Tarn, sera attaché au service ordinaire de Tarn-et-Garonne en remplacement de M. **Delpech**, Conducteur de 2e classe, qui le remplacera au service de la navigation.

M. **Gabis**, Commis des Ponts et Chaussées de 3e classe, attaché au service de la navigation du Tarn, sera attaché au service ordinaire et il ne sera pas remplacé au service de la navigation.

27 *novembre.* — M. **Lambert** (Adolphe), Conducteur de 2e classe, en congé, sans traitement, pour raisons de santé, est remis en activité et attaché au service de l'Atlas des ports maritimes de France, à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1890

PREMIÈRE TABLE

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1889	LOIS.		
4 avril	Utilisation agricole des eaux d'égout de Paris et assainissement de la Seine (convention).	481	140
18 juillet.	Ouverture et annulation de crédits sur les exercices 1888 et 1889, et ouverture de crédits d'exercices clos et périmés	5	1
id.	Approbation d'une convention passée entre le Ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est, au sujet de l'imputation au compte unique de cette compagnie des recettes et des dépenses du tramway de la station de Gargan-Livry (ligne de Bondy à Aulnay-les-Bondy) à Livry-Ville	7	2
22 juillet.	Procédure à suivre devant les conseils de préfecture.	9	6
26 nov.	Abrogation de l'article 7 de la loi du 17 juillet 1889 relatif à la perception des droits de timbre des récépissés délivrés par les compagnies de chemins de fer pour les transports effectués autrement qu'en grande vitesse. . . .	97	36
5 déc.	Loi autorisant le département des Ardennes à contracter un emprunt à la caisse des chemins vicinaux pour les travaux des lignes vicinales.	22	4
id.	Loi autorisant le département de la Meuse à s'imposer extraordinairement en 1890 pour le service des chemins de fer d'intérêt local.	22	5
9 déc.	Loi autorisant le département du Nord à s'imposer extraordinairement pour parer à l'amortissement de la dette contractée envers la Société des chemins de fer du Cambrésis	23	6

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Lois.		
1889 10 déc.	Loi autorisant le département du Nord à participer au remboursement des emprunts contractés par les communes à la caisse vicinale.	23	7
id.	Loi autorisant le département de l'Allier à créer des ressources extraordinaires pour les travaux des chemins vicinaux	97	37
12 déc.	Etablissement, dans le département du Pas-de-Calais, des chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite, d'Aire à Fruges et de Rimeux-Gournay à Berck. Déclaration d'utilité publique.	98	38
1890 7 janv.	Convention passée avec la compagnie des chemins de fer de l'Est pour la clôture du compte d'exploitation partielle (approbation).	177	58
id.	Convention passée avec la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour la modification du compte d'exploitation partielle (approbation).	178	59
25 janv.	Loi autorisant le département d'Ille-et-Vilaine à contracter à la caisse des chemins vicinaux un emprunt pour les travaux des lignes vicinales	178	60
7 févr.	Incorporation définitive, dans le réseau de la compagnie du Nord, des lignes concédées à la compagnie du Nord-Est. .	179	61
id.	Convention provisoire passée le 31 mai 1889 entre le ministre des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Nord (ligne de Busigny à Hirson, Solesmes au Cateau, Lens à Armentières) (approbation).	184	62
10 févr.	Modification de l'article 5 de loi du 7 avril 1851, réglant la composition de la commission mixte des travaux publics	185	63
5 juillet.	Déclaration d'utilité publique des travaux à exécuter par la Ville de Paris pour le captage, la dérivation et l'adduction à Paris des eaux des sources dites de la Vigne et de Verneuil	683	164
8 juillet.	Délégués à la sécurité des ouvriers mineurs.	541	159
23 juillet.	Rachat, par la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, du chemin de fer d'Alais au Rhône	690	165
1er août.	Exécution, en 1890, de l'article 16 de la loi du 8 juillet 1890 sur les délégués à la sécurité des ouvriers mineurs. . . .	547	160
1889	DÉCRETS.		
1er janv.	Travaux publics. — Chemins de fer de l'Europe. — Situation au 31 décembre 1888. — Ouvertures en 1888	262	95
17 mai.	Décret qui rapporte le décret du 9 octobre 1861, déclarant flottable en trains la partie de la rivière du Ciron comprise entre l'usine de Latrave et le confluent du ruisseau de Bartos (Gironde).	25	8
22 mai.	Etablissement de la halte de Torcieu (ligne de Lyon à Genève).	25	9

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1889			
23 mai	Substitution de la compagnie des chemins de fer du Sud de la France au sieur *Chassin*, pour la construction et l'exploitation du réseau départemental de tramways de la Côte-d'Or	25	10
6 juin.	Elargissement du pont de la route nationale n° 57 sur la Moselle, à Pont-à-Mousson	117	39
22 juin.	Affectation au département des travaux publics de deux îlots de Gaillot, dans la rivière du Lot	117	40
id.	Agrandissement de la gare de Saintes. — Déclaration d'utilité publique	118	41
27 juin.	Construction du pont d'Oraison sur la Durance	118	42
10 juillet.	Revision du classement des propriétés imposables du syndicat de la Durance, à Puget	186	64
18 juillet.	Etablissement d'une gare de marchandises aux portes d'Arzew, sur le chemin de fer d'Arzew à Saïda. — Déclaration d'utilité publique	187	65
12 août.	Etablissement, à Lyon, d'une ligne de tramway entre la place des Cordeliers et le cimetière de la Guillotière. — Déclaration d'utilité publique	29	11
id.	Etablissement d'une ligne de tramway entre la frontière Suisse et Ferney (Ain). — Déclaration d'utilité publique.	32	12
20 août.	Rectification de la route nationale n° 5 dans les rampes du Mont-de-Vaux (Jura)	353	127
id.	Rectification de la route nationale n° 6, au hameau de Chailles (Savoie). — Déclaration d'utilité publique	353	128
21 août.	Limite de la mer à l'embouchure de la rivière de Pont-l'Abbé	274	96
26 août.	Décret autorisant la chambre de commerce de Fécamp à emprunter une somme de 615.000 francs, destinée à l'achèvement des travaux du port de cette ville et prorogeant, au profit de la commune de Fécamp, les droits de tonnage établis dans ledit port	39	13
id.	Etablissement d'un réseau de tramways : 1° de Vienne au Grand-Lemps et aux Quatre-Chemins; 2° des Quatre-Chemins à Charavines (Isère). — Déclaration d'utilité publique	118	43
27 août.	Autorisation à la chambre de commerce de Lorient (Morbihan) d'établir et d'administrer des grues sur les quais du port de Lorient	40	14
id.	Autorisation à la chambre de commerce de Dieppe d'établir et d'administrer des grues sur les quais du port de cette ville	129	44
id.	Etablissement d'une voie ferrée destinée à relier les mines de Manosque au terrain que la société possède près la gare de Manosque (ligne de Cavaillon à Gap). — Déclaration d'utilité publique	187	66
13 sept.	Etablissement d'une ligne de tramways entre Lyon (place Le Viste) et Villeurbanne (le Bon-Coin). — Déclaration d'utilité publique. — Convention y annexée	133	45

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Décrets.		
1889			
8 oct.	Etablissement d'une galerie souterraine d'écoulement reliant les mines de fer de Weyras à la rivière d'Ouvèze, à Caux (Ardèche). — Déclaration d'utilité publique.	274	97
14 oct.	Rachat de la concession du pont suspendu de Branne (Dordogne).	385	135
29 oct.	Limites de l'inscription maritime et du point de cessation de la salure des eaux dans le quartier maritime de Dax (Landes).	190	67
30 oct.	Agrandissement des ateliers d'Alger de la ligne d'Alger à Oran.	354	129
4 nov.	Rectification de la route nationale n° 5, entre Theil et Vaumont (Yonne). — Déclaration d'utilité publique	277	98
8 nov.	Règlement d'administration publique pour la vérification des comptes de la compagnie de Fives-Lille, chargée de l'exploitation provisoire du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure	277	99
9 nov.	Rectification de la route départementale n° 12, de la Haute-Loire. — Déclaration d'utilité publique	281	100
15 nov.	Institution d'une commission supérieure des expositions internationales et nomination des membres de cette commission.	191	68
16 nov.	Décret accordant la franchise postale à la correspondance de service de certains fonctionnaires	193	69
18 nov.	Augmentation du droit de tonnage établi au port de Paimpol.	194	70
id.	Convention passée entre l'Etat et la compagnie des chemins de fer du Nord pour l'établissement de voies ferrées sur les quais du port de Calais. — Approbation.	194	71
id.	Rapport et décret réglementant les transports militaires par chemins de fer. (*Transports ordinaires.*)	385	136
19 nov.	Rapport et décret réglementant les transports militaires par chemins de fer. (*Transports stratégiques*)	427	137
20 nov.	Etablissement d'un tramway entre Saint-Cyr et Versailles.	199	72
26 nov.	Décret nommant des membres du comité consultatif des chemins de fer.	204	73
id.	Carrières de toute nature, ouvertes ou à ouvrir dans le département de la Seine-Inférieure	282	101
29 nov.	Annulation de la concession du chemin de fer de Port-de-Bouc à Martigues-Ferrières..	205	74
7 déc.	Elargissement de la dérivation de la Liane (Pas-de-Calais)	486	141
10 déc.	Rectification des routes nationales n°s 21 et 130.	486	142
12 déc.	Reconstruction du pont de Sablé (Sarthe).	487	143
13 déc.	Modifications au décret du 13 juin 1889, concernant les droits de tonnage dans le port de Saint-Nazaire.	289	102
14 déc.	Modification du règlement général de pilotage sur les côtes de l'Algérie	290	103
id.	Modification des tarifs de pilotage du port de Boulogne. . .	291	104
id.	Prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'au carrefour Médicis. — Rapport. — Déclaration d'utilité publique	291	10[illegible]

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1889 4 janv.	Travaux publics. — Dommages. — Expertise. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Beaudoin.*)	52	18
11 janv.	Chambres de commerce. — Capacité légale. — Concession de travaux publics. — Interprétation. — Caractère de décision ministérielle. — (*Compagnie des docks et entrepôts de Marseille.*)	54	19
id.	Communes. — Rues et places. — Décret du 26 mars 1852 — Travaux publics communaux — Expropriation pour cause d'utilité publique. — (*Sieur Fachan.*)	58	20
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Traverses. — Alignement. — Anticipation. — (*Commune de Fillières contre sieur Thirion.*)	59	21
id.	Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Construction de baraquements. — Compétence. — Recours contentieux et excès de pouvoirs — (*Sieur Rouard.*)	59	22
id.	Travaux publics. — Décompte. — Génie. — Construction de baraquements. — Résiliation. — (*Sieur Rouard.*).	61	23
id.	Travaux publics. — Dommages. — Rues et places. — Travaux de nivellement et de redressement. — Difficultés d'accès. — Perte de clientèle. — Propriétaire. — Locataire. — Compensation de plus-value. — (*Sieurs Garreau et Dupuy contre ville de Nantes.*).	62	24
id.	Travaux publics. — Dommages. — Pêche fluviale. — Adjudicataire d'un cantonnement. — Trouble dans la jouissance. — Demande d'indemnité. — Compétence. — (*Sieur Sallefranque contre sieur Ducos.*)	65	25
id.	Dommages aux personnes. — Ouvrier blessé par la faute des agents de l'État. — Responsabilité. — Entrepreneur mis hors de cause. — (*Sieur Gabaude.*)	66	26
id.	Voirie (Grande). — Occupation temporaire d'un terrain pour travaux et sondages. — Traité amiable. — Violation. — Contravention. — Relaxe. — (*Sieur Magne*)	68	27
18 janv.	Communes — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Elargissement. — Commission départementale. — Délégation du conseil général. — Pas d'excès de pouvoir. — (*Sieur Fontaneau.*).	69	28
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Pose d'étais sans autorisation. — Pas d'anticipation. — (*Sieur Cassedane.*) . .	70	29
id.	Cours d'eau. — Canaux d'irrigation. — Canal de Saint-Martory. — Souscription. — Mutation de propriété. — Droit réel. — Taxes — (*Compagnie du canal de Saint-Martory; sieurs Saint-Blancat et consorts.*).	70	30
id.	Travaux publics. — Dommages. — Communes — Etablissement d'une voûte sur un cours d'eau. — Privation de jour et d'accès. — (*Ville de Saint-Omer contre sieurs Prédhomme-Inglart, Singer et Deblock*)	72	31
id.	Décompte. — Chemin de fer de Bastia à Corte. — Souterrain de la Torretta. — (*Sieurs Chaumont et Cie.*).	74	32
25 janv.	Communes. — Rues et places. — Péril imminent. — Edifices		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Arrêts du Conseil d'Etat.		
1889	menaçant ruine. — Démolition pour cause de sûreté publique — Formalités. — Maire. — Préfet. — Ministre. — (*Héritiers Courty.*)	79	33
25 janv.	Dettes de l'Etat. — Employé de chemin de fer de l'Etat. — Chef de section intérimaire révoqué. — Indemnité. — Compétence. — (*Sieur Chervet*)	80	34
id.	Travaux publics. — Décompte. — Routes nationales. — Marché d'entretien et de rechargement. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Armand.*)	136	46
id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer de Montrejean à Bagnères-de-Luchon. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Dignat frères.*)	137	47
id.	Décompte. — Marine. — Entretien et réparation dans les établissements des ports militaires. — Clauses et conditions générales du 29 juin 1857. — (*Sieur Sérac.*)	147	48
id.	Chemins de fer. — Département. — Offre de concours. — Terrains. — Dépréciation causée à des prairies. — Indemnité. — (*Département de la Haute-Vienne.*)	148	49
2 févr.	Communes. — Trottoirs substitués à des revers pavés. — Contribution des riverains dans la dépense de premier établissement. — (*Ville de Paris contre Languellier.*)	149	50
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Dégradations mal réparées. — Subventions spéciales. — (*Sieur Hallier.*)	151	51
8 févr.	Communes. — Chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. — Voirie (Grande). — Routes nationales. — Permission de voirie. — Retrait non motivé par un intérêt de voirie. — Détournements de pouvoirs. — (*Sieurs Thorrand et Cᵉ, Société des eaux d'Auvergne.*)	152	52
id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Autixier, Malapert et Cᵉ.*)	154	53
id.	Travaux publics communaux. — Décompte — Eglise et presbytère. — Travaux supplémentaires. — Responsabilité. — (*Sieur Bernard contre commune de Salaize.*)	206	75
id.	Travaux publics. — Décompte. — Marine. — Port militaire. — Article 26 des clauses et conditions générales du 29 juin 1857. — Diminution d'un sixième. — Mode de décompter. — Résiliation. — (*Sieurs Corre et Rosuel.*)	208	76
id.	Travaux publics communaux. — Maison d'école. — Travaux obligatoires. — Refus du maire. — Délégué du préfet. — Réception définitive. — (*Commune de Giry contre sieurs Ballet et Lutz.*)	217	77
id.	Travaux publics. — Tramways. — Dommage. — Obstacle à la faculté de stationnement. — Tierce expertise. — (*Sieur Jourjon contre la compagnie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Etienne.*)	219	78
9 févr.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — Loi du 21 mai 1836. — (*Sieurs Nizerolle et Têtevuide.*)	220	79

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1889 15 févr.	Algérie — Chemin de fer. — Déclaration d'utilité publique. — Compétence — (*Sieur Llyod.*).	222	80
id.	Ateliers insalubres (1re classe). — Fabrique de parfums. — Traitement des fleurs par le sulfure de carbone. — Ville de Cannes. — Refus d'autorisation. — (*Société des parfums naturels de Cannes.*)	224	81
id.	Décompte. — Chemin de fer de Limoges au Dorat. — (*Ministère des travaux publics contre faillite Lemaître.*).	225	82
id.	Travaux publics. — Décompte. — Maison d'école. — (*Commune de Villeneuve-de-Berg contre sieur Rigaud.*). . .	227	83
id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Eglise. — (*Commune de Saint-Aubin-d'Eymet contre sieur Lacoste.*)	229	84
id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Abattoirs. — Travaux supplémentaires. — (*Commune d'Anzin contre sieurs Thibaut et Hotton.*).	232	85
id.	Travaux publics communaux. — Eglise. — Architecte. — Plans et devis. — Honoraires. — (*Ville de Die contre héritiers Tracol et fabrique de l'église de Die.*)	234	86
id.	Travaux publics. — Dommages. — Ports maritimes. — Occupation temporaire pour établissement d'une voie ferrée. — Obligation de faire garder les bestiaux. — (*Sieur Bernard contre sieurs Périé frères.*)	236	87
id.	Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Introduction d'un cheval attelé à une voiture sur la voie ferrée, malgré une clôture conforme aux règlements, par un passage à niveau ouvert réglementairement. — Contravention. — Amende. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Dorizon.*).	237	88
16 févr.	Algérie. — Impôts arabes. — Zekkat. — Imposition calculée sur le nombre de têtes de bétail possédées. — Régularité. — (*Sieur Rabah-ben-Trounin.*).	239	89
22 févr.	Cours d'eau. — Concession d'un canal d'irrigation. — Déchéance prononcée pour cause d'inexécution des conditions. — Recours. — Compétence. — [*Sieur Saint-Germier (Société du canal d'irrigation de Lalande.*) . . .	296	107
id.	Ponts à péage. — Etablissement d'un nouveau pont à proximité d'un pont antérieurement concédé, par le concessionnaire d'un canal de navigation. — Indemnité annuelle ou en capital. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Pochet.*).	298	108
id.	Décompte. — Canaux navigables. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Rigoux.*). . .	301	109
1er mars.	Communes. — Concessions. — Traité pour l'éclairage au gaz. — Canalisations. — Routes nationales et départementales. — Autorisation retirée. — Résiliation. — Dommages-intérêts. — (*Sieur Georgi ès-qualités contre commune de Sainte-Savine.*).	304	110
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Prestation en nature. —		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	des articles.
1889	gatoire. — Procédure ; recours direct ou en garantie ; chose jugée. — (*Comp. Paris-Lyon Méditerranée et commune de Chambon-Feugerolles contre consorts Quinson.*) . .	741	186
9 mars.	Contributions directes (Pat.). — Entrepreneur de travaux publics. — Lieu d'imposition. — Double emploi. — (*Sieur Gardeil.*)	798	200
15 mars.	Cours d'eau. — Dommages aux usines. — Prises d'eau pour l'alimentation d'un canal de navigation. — Diminution de force motrice. — Appréciation de l'indemnité due par l'Etat au propriétaire d'un moulin et d'une scierie. — (*Sieur Boulanger*).	798	201
id.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Bief de moulin. — Taxes. — Recours. — (*Sieur Perrin des Isles contre ville de Joinville.*)	800	202
id.	Marais. — Syndicat de dessèchement. — Réglementation d'usine. — Dépêche ministérielle adressée au préfet. — Recours. — (*Syndicat de la vallée de l'Authie.*)	803	203
id.	Procédure. — Arrêté notifié par le préfet. — Délai du recours de l'Etat. — (*Ministre des trav. pub. contre sieur Leglos.*).	804	204
id.	Clauses générales du 25 août 1833, art. 21. — Dépenses de régie. — Prélèvement sur le décompte. — Intérêts. — (*Ville de Pau contre sieur Escarraguel.*).	809	205
id.	Travaux publics. — Fabrique. — Eglise. — (*Sieur Martin-Héry contre fabrique de l'église de Noirterre.*).	812	206
id.	Travaux publics communaux. — Dommages. — Chemins vicinaux ordinaires. — Entretien. — Extraction de matériaux. — (*Sieur Touzé contre commune de Saint-Amand.*) . .	813	207
16 mars.	Cours d'eau non navigable dérivé par l'Etat : nouveau lit. — Talus. — Curage. — (*Ministre de l'agriculture contre compagnie des chemins de fer du Midi.*)	814	208
22 mars.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Chemins vicinaux ordinaires. — (*Commune de Mandres contre sieur Leclancher.*)	816	209
id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemins vicinaux. — Ponts. — Clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (*Commune de Paulhe contre sieur Roques.*).	817	210
id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Mairie et maison d'école. — Travaux supplémentaires. — Ordre de l'architecte. — Arrêté du préfet de la Corse du 25 juin 1880, portant règlement général sur les travaux communaux. — (*Commune d'Ucciani contre sieur Torre.*).	820	211
id.	Décompte. — Génie. — Devis général du 7 mai 1857. — (*Ministre de la guerre contre sieur Goyard.*)	822	212
id.	Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables et flottables. — Arrêté de délimitation. — Excès de pouvoirs. — (*Dame Véron et sieur Mabilat.*)	893	232
id.	Voirie (Grande). — Fleuves et rivières navigables et flottables. — Seine. — Plantations sur des terrains concédés : pas de contravention. — (*Sieur Mabilat.*)	895	233

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1889			
5 avril.	Travaux publics communaux. — Dommages. — Rues et places. — Exhaussement du niveau d'une place publique. — Difficulté d'accès. — Envahissement des eaux. — (*Commune de Vitry-le-Croisé contre sieur Lucron-Rousselot*).	920	247
12 avril.	Communes. — Chemins vicinaux. — Elargissement ou redressement. — Commission départementale. — Recours pour excès de pouvoirs. — (*Sieurs Bonnel, Raynaud et autres.*).	922	248
id.	Communes. — Droit de stationnement. — Voirie (Grande). — Domaine public. — Canaux de navigation. — Autorisation. — Refus. — Recours pour excès de pouvoirs. — (*Ville de Bourges.*).	961	250
id.	Communes. — Rues et places. — Arcades. — Clôture. — Servitude de reculement. — Permission de bâtir. — Refus d'autorisation. — Recours pour excès de pouvoirs. — (*Sieur Ferraton.*).	964	251
id.	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Anticipation. — Classement et délimitation. — Voie privée. — Relaxe. — Interprétation. — Commission départementale. — Conseil de préfecture. — Arrêté de sursis. — Caractère préparatoire. — Recours. — Recevabilité. — (*Sieur Tardif et commune de Néronde.*)	965	252
id.	Communes. — Chemins vicinaux. — Subventions spéciales. — (*Demoiselle Rogon.*).	969	253
id.	Travaux publics. — Décompte. — Tierce expertise. — (*Sieur Prieur contre Ministre des travaux publics.*). .	970	254
id.	Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer d'Ajaccio à Mezzana. — Conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Chavelon contre Ministre des travaux publics.*)	972	255
id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Travaux modifiés. — Travaux supplémentaires. — (*Commune de Domont contre sieurs Magot, héritiers Cordonnier et Blondel.*)	974	256
id.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Interprétation d'une clause du cahier des charges relative au paiement des parements droits et moulures : décidé que le métrage doit être calculé d'après les surfaces réelles et non d'après celles prévues au devis estimatif. — (*Sieur Jullienne contre Ville de Rouen.*).	977	257
id.	Travaux publics communaux. — Offre de concours. — Rues de Paris. — (*Ville de Paris contre Compagnie du chemin de fer du Nord.*)	979	258
id.	Travaux publics. — Dommages susceptibles d'être diminués ou supprimés. — Indemnité annuelle. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Damoiseau-Tissut.*). . . .	980	259
id.	Travaux publics communaux. — Ville de Paris. — Dommages. — Extraction de matériaux. — Carrière en ex-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1889	cision. — Publicité. — Magistrat directeur. — (*Sieur Boulay de la Meurthe.*)	832	213
6 févr.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Serment. — (*Sieur Dauxerre.*)	833	214
id.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Cassation. — Pourvoi. — Délai. — Jury. — Décision. — Publicité. — Magistrat directeur. — (*Sieur Breton-Mouillon.*)	834	215
id.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Plan parcellaire. — Tableau des offres et des demandes. — (*Sieur Leblanc.*)	835	216
13 févr.	Marchandises. — Livraison partielle. — Fin de non-recevoir. — (*Sieur Henri Estrangin.*)	836	217
19 févr.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Document. — Magistrat directeur. — Procès-verbal. — (*Epoux Desnoue-Guignard.*)	837	218
20 févr.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Convention. — Cession. — Délai. — (*Sieur Colonna.*)	838	219
26 févr.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Algérie. — Fixation de l'indemnité en argent. — (*Dame Guyard*).	839	220
27 févr.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Pourvoi en cassation. — Notification. — Exploit. — Mentions. — Parlé à domicile. — Parent. — Copie. — Election de domicile. — Etendue. — Effets. — Offres. — Chemins vicinaux. — Ouverture et redressement. — Jury. — Magistrat directeur. — Délibération. — (*Epoux Challier et autres.*)	840	221
4 mars.	Faillite. — Action en justice. — Syndic. — Appel. — Compétence. — Pouvoir du juge. — Privilèges. — Travaux publics. — Ouvriers et fournisseurs. — Entrepreneur. — Cautionnement. — Cahier des charges. — (*Sieurs Louis Canary et autres.*)	843	222
6 mars.	Chose jugée. — Servitude de passage. — (*Sieurs Escoffier et autres.*)	846	223
id.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs spéciaux. — Erreur. — (*Sieurs Johnson et fils.*)	847	224
id.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Clause de non-garantie. — Preuve. — Expertise. — (*Sieurs Solvay et Cᵉ.*)	848	225
id.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarifs spéciaux. — Clause de non-garantie. — Avaries. — Constatation à l'arrivée. — Effets. — Responsabilité. — (*Sieur Fargier.*)	849	226
id.	Jugements et arrêts. — Défaut de motifs. — Actes administratifs. — Interprétation. — Conclusions. — (*Sieur Devès.*)	851	227
11 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Absence d'un juré complémentaire. — Procès-verbal. — (*Sieur Moussy.*)	852	228

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	COUR DE CASSATION (Chambre criminelle).		
1889			
12 avril.	Chemins de fer. — Voyageur requis d'exhiber son billet. — Impossibilité de le représenter. — Contravention matérielle. — (*Sieur Pierre Izamant.*)	159	54
id.	Jugements et arrêts. — Appel en matière de simple police. — Contraventions. — Conclusions du prévenu. — Motifs insuffisants. — (*Sieur Vernière-Dorlhac.*).	161	55
11 mai.	Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Salubrité publique. — Relaxe justifié. — (*Sieur Rouzeaud.*).	497	151
31 mai.	Voie publique. — Balayage. — Arrêté municipal. — Relaxe non justifié. — (*Sieur Marchioni, Louis-Napoléon.*)	498	152
id.	Voie publique. — Dépôt de matériaux. — Nécessité. — Permission écrite du maire. — (*Sieur Joseph Reynaud.*).	499	153
	CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.		
1890			
4 févr.	Commis des ponts et chaussées admissibles au grade de conducteur.	163	56
13 févr.	Conducteurs principaux des ponts et chaussées. — Amélioration de leur situation.	240	90
id.	Gardes-mines principaux. — Amélioration de leur situation.	241	91
id.	Canaux de navigation — Concession de prises d'eau. — Enquêtes.	243	92
19 mars.	Résidences et subdivisions des conducteurs et des commis des ponts et chaussées et des contrôleurs des mines . . .	327	120
id.	Navigation à vapeur. — Fixation de la limite d'application du décret du 9 avril 1883. — Notification d'un décret du 4 mars 1890	329	121
25 mars.	Organisation du contrôle de la construction et de l'exploitation des chemins de fer miniers et des chemins de fer industriels.	332	122
29 mars.	Les requêtes introductives d'instances produites, au nom de l'Etat, devant les conseils de préfecture, ne sont pas assujetties à la formalité du timbre	333	123
31 mars.	Payement des journées de voituriers employés en régie avec leurs attelages. — Application du timbre de dimension	334	124
1er avril.	Constitution des tableaux d'avancements pour les conducteurs des ponts et chaussées.	336	125
15 avril.	Recouvrement des produits des îles et îlots dans les rivières navigables et flottables	357	131
16 avril.	Modifications aux conditions requises pour l'admission au grade de capitaine de port.	358	132
20 avril.	Bacs. — Enquête de commodo et incommodo.	360	133

DEUXIÈME TABLE

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

CHEMINS DE FER :

TRANSPORTS.

COMMUNES (*suite*) :
difier l'assiette, et à en déplacer l'axe sur la presque totalité de son parcours, est entachée d'excès de pouvoirs. — Il s'agit en réalité d'un redressement prévu et réglé par l'article 16 et non par l'article 15 de la loi de 1836. — Mais si ces délibérations renferment en même temps déclaration d'utilité publique du projet, ce qui implique nécessairement l'application de l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, et ont été prises après l'accomplissement de toutes les formalités prévues en cas de redressement, les réclamants n'éprouvent aucun préjudice, et il n'y a lieu d'annuler ces délibérations qu'en tant que l'opération projetée est qualifiée illégalement. (*C. d'Et.*), 922.

— (3) Travaux publics. — Dommages. — Chemins vicinaux ordinaires. — Abaissement d'une rampe. — Modification de l'accès d'une maison riveraine et déchaussement du mur de soutènement de cette propriété. — Indemnité allouée. — (*Commune de Donzy contre sieur d'Hubert*). — Exécution des travaux. — La commune, auteur du dommage, qui a soutenu en première instance n'en avoir causé aucun, ne peut pas être autorisée à exécuter elle-même les travaux nécessaires à sa réparation. (*C. d'Et.*), 1002.

— (4) Chemins vicinaux. — Pose d'étais sans autorisation : pas d'anticipation. — (*Sieur Cassedane.*) — La pose sur un chemin vicinal, sans autorisation préalable, d'étais destinés à soutenir une maison menacée par la reconstruction de l'immeuble voisin, ne consutue pas une anticipation dont le conseil de préfecture puisse connaître. (*C. d'Et.*), 70.

— (5) Rues et places. — Péril imminent. — Edifices menaçant ruine. — Démolition pour cause de sûreté publique. — Formalités. — Maire. — Préfet. — Ministre. — (*Héritiers Courty.*) — Le préfet, saisi d'un recours contre l'arrêté d'un maire prononçant la démolition d'une maison pour cause de péril imminent, ne peut pas, sans méconnaître l'étendue de ses pouvoirs, subordonner sa décision à celle du tribunal correctionnel sur la contravention reprochée au propriétaire de la maison qui avait refusé de se soumettre à l'arrêté. — Le préfet était compétent pour statuer, nonobstant l'instance engagée devant les tribunaux judiciaires. — Le Ministre de l'intérieur n'a pas pu, sans méconnaître ses pouvoirs, décider qu'il n'y avait lieu à statuer sur le recours formé contre la décision préfectorale, par le motif que l'arrêté municipal ordonnant la démolition de la maison pour cause de péril imminent, avait été exécuté. — Lorsque l'immeuble présente un péril assez imminent pour qu'il ne soit pas possible, sans compromettre la sûreté publique, de procéder à l'expertise prescrite par les déclarations du roi des 18 juillet 1729 et 18 août 1730, les mesures jugées nécessaires pour la sûreté publique ne peuvent être prises à peine de nullité que sur le rapport des agents de la voirie, et après avoir appelé le propriétaire à y contredire. Arrêté annulé. — Excès de pouvoirs. — Conséquences. — Le Conseil d'Etat, saisi d'un recours pour excès de pouvoirs contre l'arrêté du maire ordonnant la démolition pour sûreté publique n'est pas compétent pour connaître d'une demande en dommages-intérêts formée contre la ville, à raison des illégalités commises par le maire. — Dépens. — Pas de dépens en matière d'excès de pouvoirs. (*C. d'Et.*), 79.

— (6) Rues et places. — Arcades. — Clôture. — Servitude de reculement. — Permission de bâtir. — Refus d'autorisation. — Recours pour excès de pouvoirs. — (*Sieur Ferraton.*) — Un maire commet un excès de pouvoirs en refusant à un propriétaire l'autorisation de clore les arcades de sa maison joignant la voie publique et sujette à reculement, si ces travaux ne sont pas confortatifs, s'ils ne sont pas de nature à contrarier l'exercice d'une servitude d'aqueduc reconnue par le propriétaire, et si la commune a été déboutée de sa demande et maintenue dans son prétendu droit de passage contesté par le riverain. (*C. d'Et.*), 964.

— (7) Conseil municipal. Délibérations; Travaux publics; Projet de construction d'un marché couvert : qualité pour attaquer les délibérations. — Recours; qualité pour le former (art. 63 et 67 de la loi du 5 avril 1884). — (*Sieur Védier.*) — Les habitants d'une commune ne sont pas recevables, en leur nom personnel, à déférer au préfet, en conseil de préfecture, une délibération du conseil municipal décidant la construction d'un projet de marché couvert et

D

ventions spéciales réclamées pour dégradations extraordinaires causées aux chemins vicinaux, par l'entrepreneur, constituent des faux frais à sa charge. — Déchéance d'une réclamation formée plus de vingt jours après la notification du décompte. — Les erreurs ou omissions dans la composition élémentaire des prix ne sauraient justifier une demande en revision des prix du bordereau : en conséquence n'est pas recevable la demande en revision du prix superficiel de perrés dans lesquels il entrerait une quantité de moellons plus grande que celle prévue. — Sujétion imprévue : Ordre de service n'ayant pas obligé mais seulement autorisé l'entrepreneur, sur sa demande, à se servir de moellons d'une dimension autre que celle prévue, afin de permettre d'employer des moellons approvisionnés. Pas de plus-value. — Changement de carrière autorisé par les ingénieurs, à la condition expresse que les prix des matériaux ne seraient pas modifiés. Refus d'un supplément de prix bien que la condition mise à l'autorisation de changer de carrière n'ait été régularisée que postérieurement à ce changement. (*C. d'Et.*), 301.

— (10) Chemins vicinaux. — Ponts. — Clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (*Commune de Paulhe contre sieur Roques.*) — Pont de service emporté par une crue; indemnité allouée à l'entrepreneur, qui n'a pu l'enlever avant la crue, par suite du retard apporté par la commune à la pose du tablier métallique du pont définitif. — Faux frais. — Pieux. — Lorsque le recépage est à la charge de l'entrepreneur, celui-ci n'a droit à aucune indemnité à raison des épuisements qui ont été nécessaires pour l'effectuer. — Bois des pilotis : prix dû d'après le cube réellement employé après un recépage; fourniture ne dépassant pas 10 mètres cubes; fourniture faite avant recépage cubant 35 mètres; perte provenant de la présence au fond de la rivière d'un bloc compact empêchant de descendre les pieux à la profondeur prévue : indemnité accordée à raison de la proportion de pieux recépée et non employée — Procédure. — Recours sans objet. — Non-lieu à statuer, sur un pourvoi formé contre un arrêté par défaut contre lequel il a été formé une opposition que le conseil de préfecture a déclarée recevable. — Expertise irrégulière : chose jugée. Renonciation au bénéfice de l'arrêt. — Les parties peuvent d'un commun accord renoncer au bénéfice d'un arrêt passé en force de chose jugée statuant sur un moyen d'intérêt purement privé. — Décidé, en conséquence, que les parties ayant renoncé à se prévaloir d'un arrêt qui annulait une expertise irrégulière, il y avait lieu pour le Conseil d'Etat, sur la demande des parties, de statuer sur le recours formé contre l'arrêté du conseil de préfecture rendu sur le fond de la contestation, à la suite de l'expertise dont l'irrégularité a été couverte du consentement des parties. (*C. d'Et.*), 817.

— (11) Marine. Entretien et réparation dans les établissements des ports militaires. Clauses et conditions générales du 29 juin 1857. — (*Sieur Sérac.*) — Non recevabilité d'une réclamation formée devant le conseil de préfecture plus de six mois après la notification de la décision du préfet maritime statuant sur le décompte. (*C. d'Et.*), 147.

— (12) Marine. — Port militaire. — Article 26 des clauses et conditions générales des travaux hydrauliques et des bâtiments civils de la marine du 29 juin 1857. — Diminution d'un sixième : mode de décompter. — Résiliation. — (*Sieurs Corre et Rosuel.*) — Pour fixer le montant des travaux soumissionnés qui doit servir de base à une demande en résiliation pour diminution d'un sixième des travaux, il faut soit ajouter l'augmentation consentie à l'entrepreneur sur le devis estimatif, soit en déduire le rabais consenti par l'entrepreneur. — Mais il y a lieu de déduire du montant du devis les sommes à valoir portées pour travaux en régie ou pour travaux imprévus. Ces sommes ne rentrent pas d'une façon ferme dans le marché. — Mais il y a lieu d'ajouter au devis les sommes dues pour travaux imprévus et imputables sur la somme à valoir, lorsque ces dépenses résultent de modifications des ouvrages prévus ou de l'aggravation de certaines sujétions impossibles à éviter. — Si la somme à valoir est déduite du montant de l'entreprise sur le calcul du sixième, on doit corrélativement déduire du décompte les dépenses afférentes à des travaux imprévus ou exécutés en régie,

DÉCOMPTE (*suite*) :
imputables sur la somme à valoir. — Transformation radicale du projet non établie : non lieu à résiliation : les changements ont été de peu d'importance et rentraient dans les prévisions du devis. — Changements en cours d'exécution. La violation des dispositions des articles 33 et 34 des clauses et conditions générales peut donner ouverture à un droit à indemnité, mais non au droit de résiliation. (*C. d'Et.*), 208.

— (13) Génie. — Devis général du 7 mai 1857. — (*Ministre de la guerre contre sieur Goyard.*) — Travaux enlevés à l'entreprise. — Les travaux de fumisterie et de chauffage ont pu n'être pas commandés à l'entrepreneur qui, aux termes du cahier des charges, n'est tenu que d'exécuter les travaux ordonnés par le génie pendant la période convenue, sans indication ni de la nature ni de l'importance des ouvrages. — Matériaux appartenant à l'Etat. — Sable et cailloux fournis par l'Etat à l'entrepreneur : non-lieu à indemnité à raison de privation de bénéfices sur la fourniture de ces matériaux. — Mortier. — Emploi de chaux en pierre exigé par le génie. Pas d'indemnité : le cahier des charges donne aux officiers le droit de prescrire les procédés de fabrication du mortier. — Procédure. — Arrêté interlocutoire. Recours. Délai. Recevabilité. — Est interlocutoire l'arrêté qui statue définitivement sur le principe du droit à indemnité; en conséquence, le recours contre cet arrêté est recevable s'il est formé en même temps que le recours contre l'arrêté qui statue sur le fond du litige. — Sujétions. — Transports de terres au tombereau sur des rampes plus inclinées que celles prévues, et dues non à des accidents de terrain, mais à la présence des travaux du génie : indemnité allouée. — Remblais profilés avec de la terre glaise : augmentation de main-d'œuvre : indemnité accordée. — Lavage de la meulière : sujétion non imposée par le cahier des charges : surcroît de main-d'œuvre : indemnité. — Emploi de meulières de dimensions exceptionnelles, exigé par le génie : augmentation de la valeur des matériaux : indemnité — Taille de la meulière sur plus d'un parement : rejet : le prix a été calculé proportionnellement à la surface taillée. — Taille de la meulière exécutée en mosaïque ou à joints incertains : pas de prix spécial au bordereau : application du prix de la maçonnerie ordinaire. Rejet. — Parements de moellons smillés, exécutés sur l'ordre des officiers, en maçonnerie piquée : indemnité. — Maçonneries formant appareil d'angles et assises : non-lieu à l'application du prix de la pierre de taille de petit appareil : les dimensions prévues n'ont pas été dépassées et le piquage sur plusieurs faces n'était pas interdit. — Sujétions exceptionnelles imposées pour les maçonneries : indemnité accordée. — Emploi de pierres de petites dimensions : déchets : obligation de l'entrepreneur : non-lieu à indemnité. — Ragrément parfait de la pierre de taille : travail prévu par le cahier des charges. Rejet. — Feuillure de la pierre de taille : travail différent de la première taille : prix spécial alloué. — Carrières. — Transport. — Rejet d'une demande en supplément de prix pour l'éloignement de certaines carrières : l'entrepreneur était tenu de se fournir dans les meilleures carrières des environs de Paris sans autre désignation. (*C. d'Et.*), 822.

— (14) Génie. — Fort de Vert Galant. (*Sieur Fortier contre Ministre de la guerre.*) — L'article 70 des clauses et conditions générales du génie qui prescrit aux entrepreneurs de porter leurs réclamations devant le ministre, avant d'en saisir le conseil de préfecture, est applicable à une réclamation qui ne tend pas à obtenir un simple constat, mais à la fixation de prix nouveaux au moyen d'une expertise. — Entraves apportées par le génie à l'installation et au fonctionnement des chantiers. Rejet : les ordres donnés par les officiers du génie rentrent dans l'exercice des droits qui leur appartiennent aux termes des clauses et conditions générales. — Prix nouveau. Déblais. — Amalgame de glaise et de gravier, prix apprécié à la suite d'expériences faites par les experts. Pas d'exagération. Rejet. — Procédure. — Le ministre n'est pas recevable à attaquer devant le Conseil d'Etat des arrêtés ordonnant un sursis et une expertise s'il a présenté devant le conseil de préfecture des défenses au fond et conclu à la nomination d'experts. — Ultra petita. Expertise. — En l'absence de conclusions des parties tendant à ce que les ex-

perts soient chargés éventuellement d'examiner les difficultés qui pourraient être soulevées au cours de leurs opérations, le conseil de préfecture commet un excès de pouvoirs en leur confiant cette mission et en donnant acte auxdites parties de l'avis des experts sur ces difficultés. (*C. d'Et.*), 897.

— (15) Article 29. — Changement de carrière non nécessité par l'insuffisance des carrières désignées au devis : pas de prix nouveau. — (*Sieur Boutaud contre Ministre des travaux publics*). (*C. d'Et.*), 912.

— (16) Maison d'école. — (*Commune de Villeneuve-de-Berg contre sieur Rigaud.*) — Réception définitive. Intérêts. Lorsque la réception définitive des travaux devant servir de point de départ aux intérêts du solde de l'entrepreneur, n'a pu avoir lieu à cause des contestations soulevées par la commune, l'arrêté du conseil de préfecture qui a statué sur ces contestations doit tenir lieu de réception définitive en ce qui concerne le point de départ des intérêts. — Procédure. Conclusions accordées : recours non recevable. — Lorsque le conseil de préfecture a entériné les conclusions du rapport d'un architecte choisi par une commune pour présenter ses moyens de défense, la commune qui s'en référait à ce rapport n'est pas recevable à demander l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture. (*C. d'Et.*), 227.

— (17) Fabrique. — Eglise. — (*Sieur Martin-Héry contre fabrique de l'église de Noirterre.*) — Avant-métré. — Contradiction entre l'indication de l'avant-métré et le cahier des charges sur la façon dont les ouvrages seront mesurés : il y a lieu d'appliquer le cahier des charges : l'avant-métré ne constitue pas un élément du marché. — Matériaux fournis par le maître de l'ouvrage pour la confection du mortier; déduction de leur valeur du prix du mortier prévu au bordereau. — Rabais. — Lorsque les travaux imprévus sont de même nature que ceux qui font l'objet du marché, par assimilation les prix du bordereau et le rabais de l'adjudication leur sont applicables. — Résiliation. — Dépassement d'un sixième. — Rejet : la dépense effectuée n'atteint même pas le montant de la dépense prévue. — Sujétions. — Plus-value accordée : indemnité suffisante : rejet. (*C. d'Et.*),

2° Travaux publics communaux.

— (18) Lycée. — (*Ville de Cherbourg contre sieurs Courtignon et Roussel.*) — Augmentation des travaux. Abandon des chantiers. — Lorsque l'augmentation des travaux, par suite de l'insuffisance des devis, dépasse notablement le montant de l'adjudication, l'entrepreneur ne commet pas une faute en suspendant les travaux après de nombreuses et vaines réclamations. — Dommages-intérêts. — Bien que le marché stipule que l'administration ne sera pas responsable du retard occasionné par un autre entrepreneur, la ville est responsable de ce retard lorsqu'il est dû à une insuffisance du devis. — Erreur matérielle dans le décompte résultant de ce qu'il n'a pas été tenu compte de la surenchère de l'adjudication. Rectification par le Conseil d'Etat. — Résiliation prononcée au profit de l'entrepreneur dont les travaux n'ont pu être exécutés que jusqu'à concurrence des deux tiers dans le délai prévu par suite de l'insuffisance des devis concernant une autre entreprise à laquelle celle du requérant était subordonnée et qui a été contraint d'abandonner ses chantiers par suite du chômage. — Retenue de garantie. Intérêts. Réception provisoire. — Lorsque la garantie est due pendant un an après la réception provisoire, la ville peut opérer une retenue de garantie jusqu'à l'expiration de ce délai, et les intérêts de cette retenue ne peuvent courir du jour de la demande en justice qui se produit avant l'année de la réception provisoire. — Intérêts du solde du décompte dus à partir de la demande en justice. — Décidé que la réception provisoire résultait du rapport des experts décidant que les travaux étaient en état d'être reçus. — Taille de pierre. — Décidé que, si la taille entière, ravalement compris, n'a pas été exécutée, l'entrepreneur a exécuté un travail préparatoire qui doit être rémunéré. (*C. d'Et.*), 48.

— (19) Eglise et presbytère. — Travaux supplémentaires : responsabilité. — (*Sieur Bernard contre commune de Salaize*). — Lorsque des travaux supplémentaires n'ont pas été régulièrement autorisés (absence d'approbation du préfet) la commune n'en doit pas moins le prix à l'entrepreneur dans la mesure où ces travaux étaient indis-

Dommages :

1° Travaux publics.

— (1) Chemin de fer. — Département. — Offre de concours. — Terrains. — Dépréciation causée à des prairies. — Indemnité. — (*Département de la Haute-Vienne.*) — Lorsqu'un département s'est engagé envers l'Etat à lui livrer gratuitement les terrains nécessaires à l'établissement d'une voie ferrée, l'indemnité due à un propriétaire, à raison des dommages causés à la surface par la privation des eaux, est à la charge du département, alors surtout que dans l'acte d'acquisition du sous-sol, il a stipulé qu'une indemnité serait due pour la privation des eaux. (*C. d'Et.*), 148

— (2) Chemins de fer : lézardement d'une maison voisine de la voie ferrée due uniquement à la vétusté de la construction, au défaut d'entretien et à la mauvaise qualité des maçonneries, et non à l'ébranlement causé par le passage des trains : non-lieu à indemnité. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*) (*C. d'Et.*), 919.

— (3) Communes. — Etablissement d'une voûte sur un cours d'eau. — Privation de jour et d'accès. — (*Ville de Saint-Omer contre sieurs Prédhomme-Inglart, Singer et Deblock.*) — Une ville qui, en établissant une voûte sur une rivière navigable et flottable, cause un préjudice aux riverains de ce cours d'eau, leur doit une indemnité, alors même qu'ils ne justifieraient pas de droits sur ce cours d'eau antérieurs à 1566. — En admettant que l'Etat puisse se prévaloir de cette circonstance, la ville ne saurait se soustraire à la réparation des dommages qu'elle a causés. (*C. d'Et.*), 72.

— (4) Pêche fluviale. — Adjudicataire d'un cantonnement. — Trouble dans la jouissance. — Demande d'indemnité. — Compétence. — (*Sieur Sallefranque contre sieur Ducos.*) — L'adjudicataire d'un cantonnement de pêche dans un fleuve demande une indemnité à un entrepreneur à raison du trouble apporté par celui-ci à son industrie en raison des dragages effectués dans le lit du fleuve, pour l'extraction du gravier nécessaire à la construction de chemins de fer : le conseil de préfecture est compétent. — Indemnité allouée à raison du dommage causé. (*C. d'Et.*), 65.

— (5) Rues et places. — Travaux de nivellement et de redressement. — Difficulté d'accès. — Perte de clientèle. — Propriétaire. — Locataire. — Compensation de plus-value. — (*Sieurs Garreau et Dupuy contre ville de Nantes.*) — Dommages causés à un immeuble par l'exécution de travaux de redressement et de nivellement d'une rue; diminution des facilités d'accès à la maison placée en contre-bas de 2 mètres de la nouvelle voie à laquelle elle se trouve reliée par deux rampes situées aux extrémités d'une ruelle étroite de 2m,50 de large. Fixation de l'indemnité : absence de plus-value : pas de compensation. — Travaux d'exhaussement d'une rue mettant en contre-bas d'un mètre les magasins de vente dans lesquels le requérant exerce la profession de marchand de vins en demi-gros et en détail; diminution des facilités d'accès; perte de clientèle : fixation de l'indemnité. (*C. d'Et.*), 62.

— (6) Rues et places. — Dommage causé à un immeuble par suite de la modification des accès; indemnité allouée en tenant compte d'une plus-value. — (*Sieur Grellou contre ville de Paris.*) (*C. d'Et.*), 739.

— (7) Dommages susceptibles d'être diminués ou supprimés. — Indemnité annuelle. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Damoiseau-Tissut.*) — Lorsqu'un dommage variable par sa nature est susceptible d'être supprimé en totalité ou en en partie et d'être apprécié chaque année, il n'y a pas lieu d'allouer une indemnité pour dépréciation définitive. (*C. d'Et.*), 980.

2° Travaux publics communaux.

— (8) Fontaines communales. — Aqueduc. — Irruption des eaux. — Fouilles. — (*Sieur Ballot contre commune de Chancey.*) — Le fait par un propriétaire d'avoir demandé l'exécution de certains travaux communaux et d'y avoir concouru par sa souscription ne fait pas obstacle à ce qu'il obtienne une indemnité à raison des dommages causés à sa propriété par l'exécution défectueuse des travaux. — Appréciation de l'indemnité due pour irruption d'eau et fouilles. — Fouilles. Appréciation de l'indemnité reconnue exacte. — Frais d'expertise à la charge de la commune qui n'a pas fait d'offres. (*C. d'Et.*), 740.

E

Excès de pouvoirs (*suite*) : quement sur ce que la propriété de la source serait contestée. — Pas de dépens en matière d'excès de pouvoirs. (*C. d'Et.*), 152.

— (2) Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. – Commission départementale. — Propriété privée. — (*Dame de Talleyrand-Périgord.*) — La délibération par laquelle la commission départementale classe comme chemin vicinal ordinaire une avenue traversant un parc entouré de murs et fermée de grilles à ses extrémités, est entachée d'excès de pouvoirs lorsque, dans l'enquête, le propriétaire du parc a fait valoir, en les appuyant de titres, ses droits à la propriété du sol destiné à former l'assiette dudit chemin. (*C. d'Et.*), 908.

— V. 59, Compétence; 69, 79, 922, 961, 964, Communes; 307, 309, Cours d'eau; 737, Chemins vicinaux; 1003, Commission départementale; 893, Voirie (Grande); 813, Extraction de matériaux.

Expertise :

— (1) Travaux publics. — Dommages. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Beaudoin*). — Lorsqu'il s'agit d'apprécier les dommages causés par les travaux publics de l'Etat (dans l'espèce, l'écluse d'un canal de navigation), le conseil de préfecture ne peut pas ordonner que l'expertise sera confiée à trois experts. — Il doit être procédé par deux experts et en cas de désaccord par le tiers expert de droit. (*C. d'Et.*), 52.

— (2) Travaux publics. — Décompte. — Procédure. — Refus de prononcer la récusation d'un expert : les faits allégués ne sont ni établis, ni de nature à justifier la récusation. — (*Sieurs Huzard et Eudes contre commune d'Etretat*). (*C. d'Et.*), 902.

— (3) Travaux publics. — Décompte. — Tierce expertise. — Lorsque sur une expertise ordonnée par le conseil de préfecture, les experts, d'accord pour reconnaître qu'il y a eu *plus-value* sur le matériel prêté par l'Etat à l'entrepreneur, n'ont été en désaccord que sur le chiffre de cette plus-value, le tiers-expert peut conclure à une *moins-value*. (*C. d'Et.*), 970.

— (4) Travaux publics communaux. — Décompte. — Expertise prétendue incomplète. — Rejet : les experts ont rempli exactement leur mission et examiné toutes les réclamations — (*Commune de Saint-Pierre-le-Bost contre sieur Auroy*). (*C. d'Et.*), 985.

— V. 741, Dommages; 848, Chemins de fer; 219, Tramways; 977, Décompte.

Explosifs (Réglementation des). V. 746, (*Circ.*).

Expropriation pour cause d'utilité publique :

— (1) Communes. — Rues et places. — Décret du 26 mars 1852. — Travaux publics communaux. — (*Sieur Fachan*). — La disposition de l'article 2, paragraphe 1er, du décret du 26 mars 1852 (étendu à la ville de Toulouse), aux termes de laquelle dans tout projet d'expropriation pour l'élargissement, le redressement ou la formation des rues, l'administration aura la faculté de comprendre la totalité des immeubles atteints, lorsqu'elle jugera que les parties restantes ne sont pas d'une étendue ou d'une forme qui permette d'y élever des constructions salubres, n'est pas applicable, une fois que l'opération de voirie, résultant de l'ouverture d'une nouvelle rue, est terminée. — En conséquence, est annulé, pour excès de pouvoirs, un décret du 29 décembre 1886, déclarant d'utilité publique l'occupation par la ville d'une parcelle considérée comme impropre à recevoir une construction salubre plus de vingt ans après le décret déclarant d'utilité publique l'ouverture de la rue. (*C. d'Et.*), 58.

— (2) Jury. — Décision. — Publicité. — Magistrat directeur. — (*Sieur Boulay de la Meurthe*). — Est nulle et de nul effet la décision du jury, lorsque l'ordonnance du magistrat directeur ne constate pas expressément qu'elle a été lue en audience publique. (*C. de cass.*), 832.

— (2) Jury. — Serment. — (*Sieur Dauxerre*). — Le serment prescrit par l'article 36 de la loi du 3 mai 1841 doit être prêté par le jury d'expropriation, à peine de nullité de ses opérations. — Et, lorsque plusieurs affaires lui sont soumises, il doit, à peine de nullité, prêter serment pour chacune d'entre elles, à moins que les parties, avant la prestation du serment, n'aient consenti à la jonction desdites affaires. (*C. de cass.*), 833.

— (4) Cassation. — Pourvoi. — Délai. — Jury. — Décision. — Publicité. — Magistrat directeur. — (*Sieur Breton-Morillon*). — En matière d'expro-

priation pour cause d'utilité publique, le délai prescrit par l'article 20 de la loi du 3 mai 1841 pour l'envoi des pièces du pourvoi à la Cour de cassation n'entraîne aucune déchéance lorsque les pièces ont été déposées au greffe de la Cour avant que la cause fût en état de recevoir arrêt. — Est nulle et de nul effet la décision du jury, lorsque l'ordonnance du magistrat directeur ne constate pas expressément que la décision du jury a été lue en audience publique. (*C. de cass.*), 834.

— (5) Jury. — Plan parcellaire. — Tableau des offres et des demandes. — (*Sieur Leblanc*). — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le plan parcellaire doit, à peine de nullité être mis sous les yeux des jurés. — Le tableau des offres et demandes doit, sous la même sanction, leur être remis avant la clôture des débats. (*C. de cass.*), 835.

— (6) Jury. — Document. — Magistrat directeur. — Procès-verbal. — (*Epoux Desnoue-Guignard*). — Il y a violation de l'article 37 de la loi du 3 mai 1841, lorsqu'un document de nature à influencer la décision du jury ayant été remis au magistrat directeur avant l'ouverture des débats, celui-ci a purement et simplement ordonné qu'il fut annexé au procès-verbal et qu'il n'apparaît d'aucune des mentions du procès-verbal que ce document ait été communiqué aux expropriés ni même déposé sur le bureau du jury. (*C. de cass.*), 837.

— (7) Convention. — Cession. — Délai. — (*Sieur Colonna*). — Est valable et obligatoire pour tous les intéressés la convention par laquelle un propriétaire a cédé à une compagnie de chemins de fer une parcelle de terre nécessaire à la construction d'une voie ferrée avec stipulation que, faute d'expropriation dans le délai de dix mois, terme de rigueur, l'expropriation devra être poursuivie par le propriétaire aux frais de la compagnie. (*C. de cass.*), 838.

— (8) Algérie. — Fixation de l'indemnité en argent. — (*Dame Guyard*). — L'article 47 de l'ordonnance du 1er octobre 1844 relative au droit de propriété en Algérie exige qu'en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique le tribunal civil fixe l'indemnité en une somme capitale. — Il y a violation de cette disposition quand un jugement, après avoir alloué à l'exproprié une indemnité en argent, impose à l'expropriant certains travaux. (*C. de cass.*), 839.

— (9) Pourvoi en cassation. — Notification. — Exploit. — Mentions. — Parlé à domicile. — Parent. — Copie. — Election de domicile. — Etendue. — Effets. — Offres. — Chemins vicinaux. — Ouverture et redressement. — Jury. — Magistrat directeur. — Délibération. — (*Epoux Challier et autres*). — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, l'exploit de notification du pourvoi en cassation doit, à peine de nullité, indiquer à qui a été remise la copie de l'acte de notification et à qui il a été parlé. — Les articles 68 et 70 du Code de procédure civile sont communs à toutes les notifications et applicables par suite en cette matière. — Est donc nul et de nul effet l'exploit remis à un parent de la personne à laquelle il devait être signifié, lorsqu'il n'a pas été constaté sur l'original que l'agent chargé de le notifier s'est présenté au domicile de la personne et que c'est en ce lieu qu'il a trouvé le parent de cette personne et lui a remis la copie de l'exploit. — L'élection de domicile faite dans un exploit par lequel une partie répond aux offres de l'administration expropriante est spéciale et ne peut être étendue au-delà des actes de procédure qui seraient la suite immédiate dudit exploit; elle ne saurait donc aucunement équivaloir à l'élection générale de domicile prescrite en vue de la procédure entière d'expropriation, par l'article 15 de la loi du 3 mai 1841. — Lorsqu'il s'agit de régler les indemnités dues à raison d'expropriation pour ouverture ou redressement d'un chemin vicinal, il ne suffit pas que le magistrat directeur ait été présent à la délibération; il est nécessaire qu'il y ait pris part et en ait attesté la régularité par sa signature sur la minute de la décision du jury. (*C. de cass.*), 840.

— (10) Jury. — Absence d'un juré complémentaire. — Procès-verbal. — (*Sieur Moussy*). — Le procès-verbal des opérations du jury d'expropriation pour cause d'utilité publique ne doit comporter aucune incertitude et contenir la preuve de la complète régularité des opérations qu'il a pour objet de constater. — Spécialement, en cas d'absence d'un juré il doit, à peine de nullité, indiquer les causes de cette

I

J

L

M

N

O

T

U

V

— La lettre par laquelle le Ministre des travaux publics fait connaître à une compagnie le tarif qu'il prétend appliquer aux transports, sur le réseau de celle-ci, du matériel de construction des lignes concédées en vertu de la convention du 26 mai 1883, ne constitue pas une décision de nature à être déférée au Conseil d'État pour excès de pouvoirs. — Cette lettre ne formule qu'une prétention et ne fait pas obstacle à ce que la compagnie fasse valoir ses droits devant l'autorité compétente. (*C. d'Et.*), 895.

— V. Routes nationales : 152, Excès de pouvoirs. Chemins de fer : 68, Occupation temporaire ; 237, Contravention ; 961, Communes ; 907, Compétence.

FIN DES TABLES DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PARIS. — IMP. C. MARPON ET E. FLAMMARION, RUE RACINE, 26.